

OWNER'S MANUAL

BEDIENUNGSANLEITUNG
MANUALE DEL PROPRIETARIO
MODE D'EMPLOI
NÁVOD K POUŽITÍ
INSTRUKCJA OBSŁUGI
NÁVOD NA POUŽITIE
HASZNÁLATI ÚTMUTATÓ



**RIDE
YOUR
LIFE**



Dear customer,
thank you for purchase of KELLYS bicycle. We strongly encourage you to read the owner's manual first to enjoy your bicycle and for safety reasons too. By doing so, you will have a better understanding for the general operation of your bike.

Your local KELLYS dealer will provide warranty services and repairs of your bike.

TYPE OF BICYCLE USE

The bicycle is designed for use off-road on rough terrain, on public roads and on public pathways. If you will ride your bicycle in road traffic mainly when reduced visibility you have to equip it with lights and reflectors according relevant national law.

▲ IMPORTANT WARNING

Danger of serious injury, death and material or other damage if used or using improperly!

If is your bicycle equipped with the electronic system Shimano Di2, please search for the technical information on this particular system at the website of Shimano: www.si.shimano.com.

ADJUSTING SADDLE, STEM AND HANDLEBAR POSITION

All function parts of the bicycle are adjusted by manufacturer and checked by your local dealer so you can safely use your bike immediately. The only thing you need to do is to set the saddle, handlebar and stem position to provide yourself with maximum comfort and safe operation of brakes and steering of the bike.

SADDLE

SADDLE HEIGHT ADJUSTMENT

Take a seat on bicycle. Put your foot on pedal which is in the position nearest to the ground. Heel must be on pedal. Leg must be stretched and slightly bent in the knee for reaching right height of saddle. If you have saddle too high you will overcharge legs and back muscles. Knee and hips muscle overcharge will be caused by too low levelled saddle.

▲ WARNING

The minimum saddle height measured by a perpendicular to the ground must be at least 635mm.

ADJUSTING SADDLE POSITION AND TILT

Most recommended position of saddle is when saddle is parallel with ground. Try some positions of saddle and finally choose the one which is the best for you. It is possible to move saddle forward and backwards towards the handlebar. Tilt adjustment and moving of saddle is possible when screw on lock of seat tube is released. Release the screw, move the saddle in desired position and set the tilt and then tighten screw to keep saddle safely in requested position. Make sure that the screw is tightened properly.

▲ IMPORTANT WARNING

There is the minimum insertion mark on the seatpost which marks minimal required insertion depth of seatpost into bike frame. This minimal insertion mark of seatpost must be invisible. Make sure that the minimum insertion mark of seatpost is not visible above the bike frame after the seatpost is inserted into the frame. Seatpost clamp screw or seatpost quick-release must be securely tightened so the seatpost is not turnable inside the frame. Move the lever of the quick-release to the sides only, to positions OPEN or CLOSE. Do not turn locked quick-release lever, it could get damaged!

▲ WARNING

The minimum insertion depth of the saddle pin into the frame is 100 mm for NOID 70 and NOID 90 bicycles, or another model called NOID. The maximum permissible length of the saddle pin is 110 mm.

Recommended torque tightening values for seatpost tightening in bicycle frame:

Screw M4 - seatpost clamp screw on carbon composite bike frame	4,5 Nm
Screw M5 - seatpost clamp screw on aluminium alloy bike frame	6 Nm
Screw M8 - seatpost clamp screw	25 Nm

Recommended torque tightening values for seat tube lock screw:

Screw M5	10 - 12 Nm
Screw M6	12 - 15 Nm
Screw M8	20 - 25 Nm

STEM AND HANDLEBARS

STEM (A-HEAD TYPE STEM)

The a-head type of stem is fastened on fork neck and is fixed by 2 Allen screws. Height of stem and handlebars is set by rings which are placed between stem and headset or eventually by stem change for another with different angle. Allowance of headset is possible to set by stem.

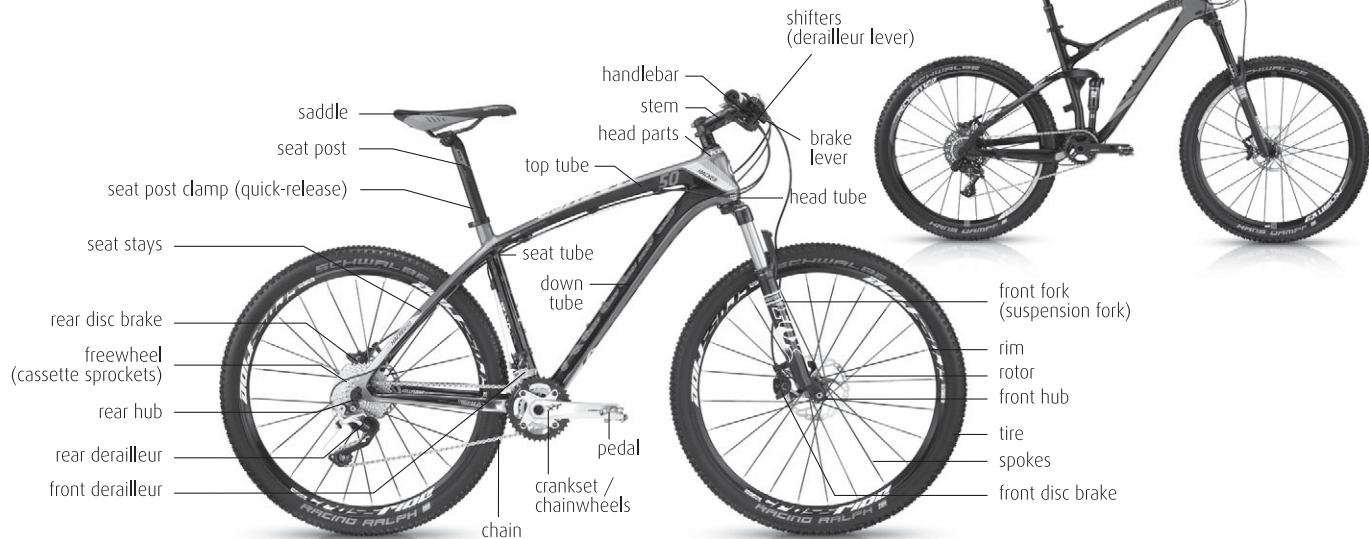
Release 2 Allen screws on stem clamp which lock stem to the fork and release screw on headset as well. Set headset allowance by loosening or tightening of headset screw to make fork rotation easy. Do not let headset to have its own allowance. At first tighten headset screw. Now set stem direction and tighten stem by 2 Allen screws on stem clamp.

Torque tightening values:

Screw M4 for stem clamp	5 Nm*
Screw M5 for stem clamp	5 Nm*
Screw M4 for handlebars clamp	5 Nm*

*Recommended values must be kept if instruction on product does not vary.

BICYCLE PARTS





STEM WITH THREAD

This kind of stem is plugged-in fork neck. It is secured by long screw and nut inside fork. Long screw has shape of oblique frustum. Release long screw and slew the stem for stem level and direction setting-up. In case that stem will not be released rap on screw by rubber hammer.

▲ IMPORTANT WARNING

There is mark on the stem which shows maximal possible height of stem. This mark must be invisible. Never post stem so high that this mark will be visible!

Torque tightening values:

Stem sleeve screw M6	20 Nm*
Handlebars sleeve screw M6	20 Nm*

*Recommended values must be kept if instruction on product does not vary.

BICYCLE MAINTENANCE

We would like to remind you to do a proper maintenance to keep your bike in a good condition.

Regularly check if all screws of your bike are properly tightened.

Do not touch the moving parts of the bicycle, such as wheels, chain, brake discs, sprockets and crank sets, derailleur pulleys, cranks, tyre casings, etc., when using, maintaining and handling. Catching and consequent injury can occur. Likewise, do not touch the strings of springing and brake stirrup, there is a danger of bruising, cutting or other injuries. Consider a specific risk of catching and use the bicycle in view of the risk when using, maintaining and handling.

CRANKSET AND PEDALS

After the first 20 km tighten the crankset and also tighten the pedals to the crank arms. Check if crank bolts are properly tightened. Check whether left crank arm screws are tightened firmly when bottom bracket axle is integrated with right crank arm.

▲ IMPORTANT WARNING

No check of crank arms fastening to the bottom bracket axle may result in progressive release of crank arms and cause irreparable damage to the crank arm. Such damaged crank arms must be replaced with new crank arms. Please contact special bike service for crank arms replacement. Pedals must be firmly fastened in crank arms. Check tightness of pedal fastening regularly otherwise pedals may release progressively and thread inside of crank arm will be damaged. Above mentioned damages are not covered by warranty.

PEDALS ASSEMBLY

Pedals are generally marked on the axle of each pedal by letters R - right pedal and L - left pedal.

1. First lubricate the thread on pedals with grease before assembly.
2. Screw the right pedal (R) into the thread of the right crank arm (arm with chainwheels) by turning it to the right.

3. Screw the left pedal (L) into the thread of left crank arm by turning it to the left.
4. Tighten firmly with appropriate tool. Make sure that the shouldering of the pedal axis sits on the crank arm

▲ WARNING

Clip-in pedals and pedals with toe clips or toe straps bond feet tightly with pedals which enables higher pedalling efficiency. These pedals require usage of special cyclist shoes which are adapted to clip-in mechanism.

Use of these pedals requires skills therefore it is recommended to train clipping-in and clipping-out in safe place before first ride.

BOTTOM BRACKET PARTS

Both cups of bottom bracket parts must be firmly tightened in the frame. Check them periodically, mainly after ride in wet and muddy conditions. B.b.parts must rotate without any friction and loose if not we advise you to contact a special bike service.

HEAD PARTS

Head parts have to be sufficiently tightened and correctly assembled. If there is any loose in a head parts, follow next steps:

1. Hold the adjusting cone (3) with the right wrench, and release the lock nut (1) with another wrench.
2. Tighten the adjusting cone so there is no loose in the head parts, and fork is turning easily.
3. Hold the adjusting cone again, and tighten the lock nut to secure the head parts.

▲ WARNING

Before ride, make sure that the fork is turning easily, but without a loose, in the head set.

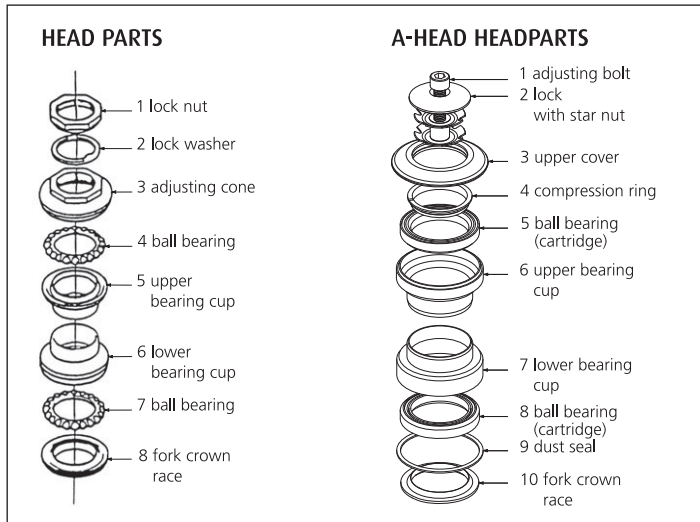
A-HEAD HEAD PARTS

Headset must be tightened properly. Check whether fork can turn easily in headset but without allowance and if all stem screws are tightened securely before each ride. Follow these steps when headset has allowance:

- release 2 Allen key screws on stem clamp which hold stem on fork's neck and loosen headset screw (1) as well
- set headset allowance by loosening or tightening of headset screw so that fork will turn easily but headset will not have allowance
- check if headset parts fit into each other properly and if fork's neck is embedded correctly in headset
- tighten headset screw
- now set stem direction and tighten 2 Allen key screws on stem clamp - by making this headset is secured.

▲ WARNING

Check before ride, if the screws on the stem's body are firmly tightened. To maintain correct function of the head parts of your bicycle it is necessary to grease head parts regularly (depending on your riding frequency) with appropriate greasing product. Certain skills are required for proper disassembling, re-assembling and tightening of head parts to keep bearings running smoothly therefore we recommend you to visit specialized service.



GEARING SYSTEM

Gearing system consists of shifting levers (shifting grips), shifting cables, front and rear derailleurs, chainwheels, freewheel (cassette sprockets) and chain. System is set up by manufacturer so do not make any gearing system adjustments until necessary. Shift gears only when pedaling forward. Never shift using

force! Functionality of the system depends mainly on an easy movement of cables in outer casing and gear system (sprockets, chainwheels and chain). Keep gearing system clean! Lubricate cables with teflon oil which protects cables against corrosion keeps them running smoothly and prolongs their lifespan.

REAR DERAILLEUR

Rear derailleur shifts chain on rear sprockets and doing so changes transmission ratio between front chainwheel and rear sprockets. Rear derailleur is controlled by right shifting lever (right shifting grip). There is possibility of mistuning of derailleur system during operation:

• LOWER LIMIT ADJUSTMENT

Shift chain on the smallest sprocket. Release fixing screw which will release the control cable. Set the guide pulley under the outer edge of the smallest sprocket by turning the top adjustment screw (H). Insert the control cable into the groove under the fixing screw, stretch it (using pliers) and tighten the screw.

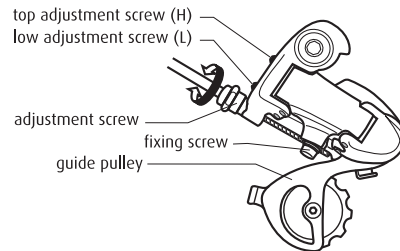
• UPPER LIMIT ADJUSTMENT

Shift on the biggest sprocket. Set the guide pulley into the middle position under the biggest sprocket by turning the low adjustment screw (L). Now try to shift the chain on all gears.

• REAR DERAILLEUR TUNING

Hold the rear wheel above the ground and turn with crank arms. Turn the adjustment bolt (an outer casing with an inner cable crosses through this screw) on guide pulley until shifting is smooth without disturbing sounds.

REAR DERAILLEUR



▲ IMPORTANT WARNING

Prior each ride check rear derailleur limits for correct adjustment. If upper limit is released, the guide pulley could collide with spokes which can cause not only damage of wheel spokes, but also serious injury.



FRONT DERAILLEUR

Front derailleur changes transmission ratio by shifting chain on chainwheels. Chain guide must be parallel to the chainwheels to operate properly. Front derailleur is controlled by left shifting lever (left shifting grip). The control cable must be stretched. There is a possibility that the control cable can be released and the front derailleur system can get mistuned during operation:

• LOWER LIMIT ADJUSTMENT

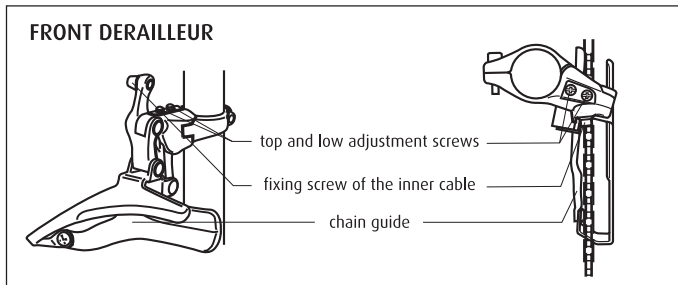
If the chain falls down from the smallest chainring - the chain guide is too close to the bike frame. Turn the lower limit set up screw clockwise.

• UPPER LIMIT ADJUSTMENT

If the chain falls down from the biggest chainring - the chain guide is too far from the bike frame. Turn the top adjustment bolt counterclockwise. Check the proper setting by shifting the chain on all gears.

• FRONT DERAILLEUR TUNING

Any loose of the control cable should be eliminated by releasing the fixing screw of the cable and stretching the cable (with pliers). Tighten the fixing screw. Check the functionality.



CHAIN

Chain transmits power from pedals to rear bicycle wheel. It is one of the most stressed parts of bicycle therefore its maintenance requires higher attention. Rear derailleur provides correct chain tension. Life of chain can be prolonged by periodical chain cleaning from mechanical dirt (e.g. dust, mud). Oil with teflon is recommended for chain lubrication - your retailer will recommend you appropriate lubricant. Chain links are sprawled by riding bicycle. Worn and damaged chain can cause damages on cassette

sprockets and chainwheels

If bicycle is used in hard terrain regularly (e.g. wet and muddy) chain should be replaced by new one each 1000 km. Replace worn out chain by new one of the same type and with the same amount of links like the worn out chain has.

BRAKE SYSTEM

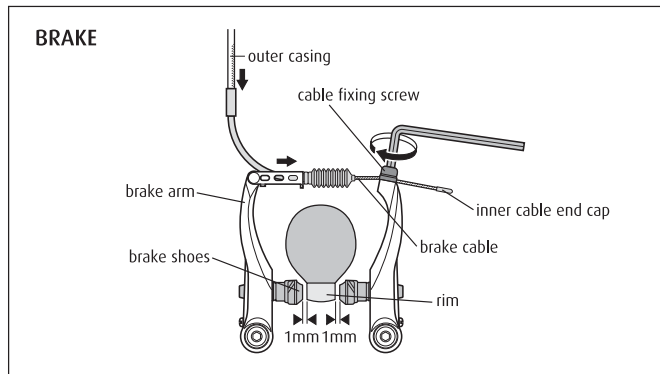
Brake system consists of brake levers, cables, front and rear calipers, brake shoes, and is one of the most important components of your bike. Right brake lever operates rear brake, left brake lever operates front brake. Brakes are set by manufacturer. For your own safety do not make any brake system adjustments until it is really necessary! Check periodically the wear of friction surfaces, brake pads and keep rims clean. Untuned brake system has to be adjusted again or ask a special bike service for help.

BRAKE CABLES

Brake system of bicycle will be effective only when brake cables are correctly stretched. Brake cables can be set by adjusting screws on brake levers. Lubricate brake cables and outer casings with oil which provides cables running smoothly. End cup should be placed on cable end to prevent its ply apart and damage. Damaged or worn out cable must be replaced by new one.

BRAKE ADJUSTMENT

Brake shoes should be 1 mm from the rim in V-type brakes.



⚠ WARNING

Brake shoes may not touch the tire - otherwise this could cause an over-heating of the tire! Check the wear, and if it is necessary, change them. Replace worn out brake shoes with new one original brake shoes matching your brake type.

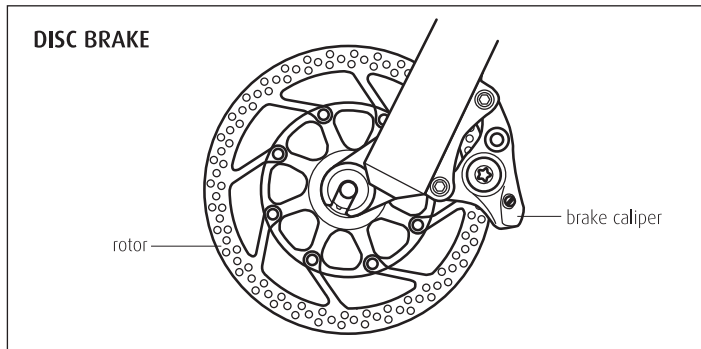
1. Release the safety nut of the adjustment screw on the brake lever. If it is necessary to bring the pads closer to the rim, turn the adjustment screw counterclockwise out from the thread. Secure the safety nut.
2. If the cable is too loose, turn the adjustment screw on the brake lever clockwise - into the thread. Now release the screw that secures the cable on the brake arm. Stretch the cable, so that brake pads are aligned with the rim. Firmly tighten the screw and check the brakes.

⚠ IMPORTANT WARNING

Pay attention when braking on wet surface - braking distance of your bike is longer! Prior to each ride check, if the braking system of your bike is in a perfect condition.

DISC BRAKES

Disc brakes are already adjusted by manufacturer and checked by retailer hence it is safe to use bicycle immediately.

**SET UP OF DISC BRAKE LEVERS POSITION**

It's possible to adjust brake levers position on handlebar to provide perfect control and safe usage during ride:

1. Release screws on brake lever mount.
2. Set up the most suitable brake lever position on handle bar which let you perfectly control it. Fasten screws on brake lever mount.

SET UP OF BRAKE LEVER POSITION - DISTANCE

There is regulation screw inside of brake lever for distance set up between brake lever and handlebar. Adjust distance between brake lever and handle bar according to brakes model:

- by Allen screw which is inside of brake lever, or
- by regulating screw which is integrated in brake lever (configuration depends on brakes model and their manufacturer).

Brake lever position (closer to handlebar or away from handle bar) could be adjusted by turning of regulation screw or Allen screw.

DISC BRAKES MAINTAINANCE

It is strongly recommended to visit professional service if you do not have needed experiences and special tools. Nonprofessional manipulation with disc brake system could cause reduced braking effect or total brakes failure.

DISC BRAKE ROTOR

Rotor status must be checked regularly. Rotor is worn out by braking which results in scratches on it. Replace damaged rotor by new one.

⚠ WARNING

Rotor is heated by braking therefore disassemble wheels from fork or frame carefully. Hot rotor could cause skin burns!

DISC BRAKE PADS

Brake pads are wearing out by braking and braking effect is gradually less efficient. Possible marks that brake pads are worn out are these: brakes are making noise while braking or you notice that brakes are less efficient. Worn out brake pads must be replaced by new one. Your retailer recommends you suitable brake pads.

BRAKE FLUID CHANGE

Air in disc brake system could cause reduced braking efficiency or disc brakes failure. It is necessary bleed air from disc brake system or eventually replenish it by brake fluid.

**▲ WARNING**

Disc brake hydraulic system is filled up by standard brake fluid or mineral oil. These two brake fluids can not be mixed with each other. Only recommended brake fluid by manufacturer can be used for replenishment or brake fluid change. Brake fluid change or hose change requires experiences and special tools hence it is recommended to visit qualified service center.

DISC BRAKE CLEANING

Disc brake rotor, pads and brakes must be kept clean. Grime rotor by oil or by other lubricant must be cleaned immediately e.g. by benzin. When disc brake pads are impure by brake fluid it is necessary replace them by new one.

▲ IMPORTANT WARNING

1. Check before each ride if disc brake system is working perfectly. Press few times brake lever and check if brake system works really properly.
2. Check regularly if all braking system screws are tight securely. Released screws could cause braking system failure.
3. Disc brake rotor and caliper are heated up by braking. Do not touch them immediately after braking, hot parts could cause skin burns.
4. Learn use disc brake system properly. Too much intense braking by front brake could cause downfall and injury. Serious injuries could occur when disc brakes are not set up properly or they are not used properly.

FRONT AND REAR WHEEL

Prior each ride check if the wheel is securely fastened by quick release lever i.e. quick release lever must be in position „CLOSE“. Follow the following steps, when clamping the wheel to the frame or fork: Insert the axle of the wheel quick-release mechanism into the nave of the wheel. Pay attention to the correct orientation of the springs (The wider ends of the springs are to be directed outwards, i.e. to the nut/small lever. The narrow ends are facing each other). Screw the axle of the quick-release mechanism on the clamping nut in a clockwise direction. Quick release lever enables fast toolless wheel disassemble and assemble. Before ride check if wheel is centred in the fork. Tighten quick release nut so much that lever will put up resistance when closing. When quick release system is closed to the secured position it must push closer both fork ends. Move quick release lever only to the sides to reach its position OPEN or CLOSE. Never turn closed quick release system it could be damaged!

If wheels are secured by end nuts they must be checked before each ride to be sure that wheels are secured correctly.

Torque tightening values:

M10 nut of hub axle 30 - 40 Nm

Check the wheel hubs periodically mainly after ride in wet and muddy conditions. The hub axle should rotate without any friction and loose. If it does not, even after axle's cones and safety nut adjustment, it is necessary to disassemble the hub, clean bearing rings and balls, lubricate them with a new grease, assemble and set the hub again. If you are not skilled enough to do this kind of maintenance we advise you to contact a special bike service.

RIMS

Check before each ride if wheels are centred correctly and rims are not damaged. There could appear grooves and cracks by using bicycle or they could be caused by blast. Side areas of rim are getting worn up by braking. There is security system on each rim side which indicates deformation on side of rim. Bent side area of rim is mark of wear which causes self-acting braking. Riding on bicycle with such damaged rims is dangerous and damaged rim must be replaced!

TIRES

Never ride on over or under inflated tires. Respect recommended pressures, which are shown on sides of each tire.

Calculation of pressure measurement units mentioned on tires: 100kPa = 14,22 P.S.I. = 1 bar = 1 at In case of puncture replace always damaged tube by new one with the same parameters like the old one. Parameters are marked on each tube or on sides of tire.

FRAME AND FORK

Check regularly if the frame and fork of your bike are not damaged. Damage of the frame or fork is mainly caused by accidents and falls. Stop using such damaged frame or fork, otherwise you risk serious injury!

CARBON COMPOSITE FRAME

Carbon composite bike frame has excellent driving quality, high rigidity, low weight and vibration absorption. Overloading or strong stroke could cause damages (cracks) of carbon structure.

▲ WARNING

Bike frame made of composite materials have higher fatigue life when used properly than the one made of metal materials. It is necessary to check regularly frame and fork mainly after any stroke or accident. Stop use carbon frame or fork immediately after finding any cracks!

Be careful when mounting components on composite frame mainly when tightening seatpost clamp screw or front derailleur clamp screw. Keep recommended torque tightening values!

Do not expose carbon frame or another component to high or extremely low temperatures, it could come to structural changes of material and the subsequent rupture. Carbon damage

does not have to be visible, therefore we recommend that you replace all carbon components that have been exposed to extreme temperatures, or a significant impact, although you cannot see the damage.

Recommended torque tightening values for frame components made of carbon composite:

Screw M4 - seatpost clamp screw	4,5 Nm
Screw M5 - front derailleur clamp screw	6 Nm

▲ IMPORTANT WARNING

Seatpost clamp screw must be securely tightened so the seatpost is not turnable inside the frame. It is recommended to use special mounting paste for carbon components when seatpost screw is tighten properly according recommended torque tightening values and even though is seatpost inserting inside frame tube. This special paste contains micro granules which increase friction and enable use 30% lower torque tightening value and thereby prevent component damages.

When workstand is used to hold bike during maintenance never fix bicycle by pressing bike frame - this can cause cracks. It is recommended to let cycle service provide maintenance which requires use of special tools.

SUSPENSION FORK

If bicycle is equipped with suspension fork respect following instructionst

SUSPENSION SETUP

1. SPRING FORK

Fork compression setup unit is placed in upper part of right fork leg. Fork with suspension lock out (Lockout) has compression setup unit placed on left fork leg. Turn compression setup unit clockwise to set up higher rigidity of fork, by turning it counter clockwise the rigidity of fork decreases.

2. AIR SUSPENSION FORK

Air suspension fork compression is setup by inflating air into fork air chamber. Inflation air valve is in upper part of left fork leg.

▲ WARNING

Fork is adjusted by manufacturer and checked by your local dealer. Special high pressure pump with manometer is needed for air suspension fork inflation. Particular skills and suitable tools are needed for air suspension fork inflation and adjustment hence it is recommended to let special cycle service do these operations.

FORK SUSPENSION LOCK OUT

Some forks have hydraulic lock out system. Fork lock out enables reduce fork teetering what increases pedaling efficiency when riding uphill or sprinting. Fork's lock out setup unit is placed in upper part of right fork leg. Lock out is operated by lever (with Lockout tag). Turn lever clockwise for lock out, turn counter clockwise to unblock suspension and fork will work in normal mode.

FORK SUSPENSION LOCK OUT REMOTE CONTROL

When bicycle has fork with fork lock out remote control (Remote Lockout) which is placed on handle bars follow these steps: press lever or button (depends on fork model) towards handle bars to lock out fork, press down button to unblock suspension and fork will operate in normal mode.

▲ IMPORTANT WARNING

Fork suspension lock out is intended for use when riding in less difficult terrain. It is necessary to unblock fork when riding in rough terrain otherwise fork lock out system could be damaged!

REBOUND DAMPING

Rebound damping setup unit controls how fast the fork returns to original position after compression. Setup unit is on bottom part of right fork leg. To slow fork return speed (marked by "+") turn setup unit clockwise (when looking on fork from bottom). To increase fork return speed (marked by "-") turn setup unit counterclockwise. Too slow rebound damping could cause that fork is not able to "copy" terrain surface but too fast rebound causes fork "kicking".

FORK MAINTENANCE

CLEANING / LUBRICATION - regular maintenance is crucial for proper fork operation, mainly maintenance of friction areas between outer and inner fork legs. Dust seal and gasket which keep friction areas from contamination must be not damaged and must protect whole perimeter of friction area. Keep clean inner leg's sliding area, after each ride clean dust or moisture by soft cloth and lubricate. Use detergent solution and soft brush for outer fork cleaning. When cleaning take extra care to prevent water reach gap between inner and outer fork legs. Never use high pressure cleaning devices. Moisture and dirt inside fork have negative impact on fork operation, dirt inside fork cause higher friction between bushings and inner fork's legs which may lead to fork components lifespan shortening. Keep following instructions to retain perfect fork operation:

- After each ride clean up inner fork legs, dust seals and gaskets of inner fork legs from dirt like dust, moisture or mud.
- After each 25 hours of operation (or after each ride in extreme conditions like mud or wet sand):
 1. Lubricate dust seals and gaskets by oil with Teflon.
 2. Check all fork screws if they are tight enough.
 3. Check any fork parts for damages. If you find any damaged or worn out fork parts replace them by new original parts. Never ride on bicycle with damaged fork!



- It is recommended to let special service execute fork inspection (SERVICE 1) after each 50 hours of operation.
- It is recommended to let special service execute fork inspection (SERVICE 2) after each 100 hours of operation.

SERVICE 1 - recommended service operations: inspection of fork's function, bushings cleaning and greasing, remote control cable and hose lubrication, torque parameters checking, air pressure checking, fork's condition inspection oriented on legs detrition and fork parts damages.

SERVICE 2 - recommended service operations: SERVICE 1 + fork disassembling, all fork parts cleaning, dust seals and oil wipers lubrication, remote lock out control greasing, air valve gasket and air pressure checking, torque parameters checking.

▲ WARNING

Use high quality lubricants which content teflon for fork lubrication. Do not use lubrications which content lithium such lubricants could damage inner fork parts. It is recommended to visit special cycle service if fork maintenance requires special tool usage.

REAR SUSPENSION - DAMPER

If bicycle is equipped by rear suspension follow these steps:

SUSPENSION SETUP

Air damper suspension is setup by inflating air into damper air chamber.

▲ WARNING

Damper is adjusted by manufacturer and checked by your local dealer. Special high pressure pump with manometer is needed for damper inflation. Particular skills and suitable tools are needed for damper inflation and adjustment hence it is recommended to let special cycle service do these operations.

DAMPER SUSPENSION LOCK OUT

Lockout function enables lock out damper suspension what increases pedal efficiency when riding uphill or in less difficult terrain. Damper lock out is operated by lever on damper bottom side. Lever has 2 positions: turn lever into "lock out" position to switch off/lock out damper suspension, turn lever to the other side to release damper and it will work in normal suspension mode.

▲ WARNING

Long term usage of damper suspension lock out may result in damper early wear.

REBOUND DAMPING

Rebound damping setup unit controls how fast damper returns to original position after compression. Setup unit is placed on upper damper part. Turn setup unit clockwise to slow speed of return into original position. Turn setup unit counter clockwise to increase return speed.

▲ WARNING

Never exceed maximum pressure values inscribed on damper!

Never open damper! Visit special cycle service if there are suspicions about proper damper operation, oil leakage, damper loosing ability to absorb blasts or damper makes strange noises while loaded. Prior each ride check screws which hold damper in bike frame. They must be tightened firmly. Keep damper clean. After each ride clean damper from dust or moisture by silky cloth. Never use high pressure cleaning devices!

DAMPER MAINTENANCE:

- After each ride clean damper friction surfaces and gasket from impurity like dust, moisture or mud.
- After each 25 hours of operation (or always after ride in extreme conditions like mud or wet sand):
 1. Lubricate piston, gasket and moving damper parts by oil with Teflon
 2. Check damper for any damage. Never ride on bicycle with damaged damper!
- It is recommended to let special cycle service do inspection and maintenance of damper after each 50 hours of operation.

REAR CARRIER:

- If bicycle frame is fitted with holes for attaching a carrier, it is possible to mount the rear carrier.
- Always use carrier/baby seat with given type of frame.
- Always follow instructions of manufacturer of carrier/baby seat and do not overload carrier/baby seat.
- Never overload the bicycle. The total weight of the rider, along with bicycle, accessories and luggage, is **110Kg**.

MOUNTING THE SIDE-CAR

of bicycle Kellys bicycles are not specially adapted to the use of a side-car of bicycle or a side bicycle. Follow the instructions of the manufacturer of the side-car bicycle or side bicycle when using the mentioned or similar accessories.

▲ IMPORTANT WARNING

If you will ride your bicycle in road traffic mainly when reduced visibility you have to equip it with lights and reflectors according relevant national law.



Wear always cyclist helmet when riding bicycle! Head injury is often caused by bicycle accident. When buying helmet mind its proper size. Helmet must fit correctly on head. It can not hurt or press head. Buy helmet with settable fixative mechanism which will safely fix helmet on head.

The permissible maximum total weight of the rider plus luggage is 110 kg.
For 24"- bicycles is the permissible maximum total weight of the rider plus luggage and bicycle 50 kg.
Do not overweight the bicycle!

⚠ WARNING

As with all mechanical components, the bicycle is subjected to wear and high stresses. Different materials and components may react to wear or stress fatigue in different ways. If the design life of component has been exceeded, it may suddenly fail possibly causing injuries to the rider. Any form of crack, scratches or change of colouring in highly stressed areas indicate that the life of the component has been reached and it should be replaced.

All the colors on KELLYS bicycles are using UV protection coating to make color saturation as stable as possible. Type of UV protection may vary depending on the material where colors are used. Please note, that despite these maximum precautions against UV radiation colors may change their tone or fade. Do not store KELLYS bicycles on places where they can be exposed to direct sunlight and thus UV radiation. These precautions can lengthen color tones stability. Changes in color saturation and possible fading are not considered as product defect.

When replacing single parts of the bicycle, use only original components.

Enjoy your ride!

KELLYS

WARRANTY

Retailer provides warranty for this bike 24 months from the date of purchase.

WARRANTY CONDITIONS

Warranty period is prolonged for the time of warranty service. During warranty coverage, all defects in material, workmanship or assembly will be repaired free of charge.

WARRANTY DOES NOT COVER DEFECTS CAUSED BY:

- user - damage of the product by an unprofessional assembly (insufficient insertion of the seatpost into the frame, and the headset into the fork, insufficient pedal tightness in crank arms), wrong use and maintenance failure (untightened crank arms to the bottom bracket axle, inappropriate storage), damage caused by accident, non-professional repair, wrong using of the bike, damage caused by change of original components, other technical intervention to the bike's frame;
- common wear of rubber parts of the bicycle (tires, inner tube, brake pads, rubber seals);
- mechanical damage - a wear during normal use of the bike (paint damage);
- common wear of the rubber seals and bushings of the suspension units of the bicycle.

⚠ WARNING

Retailer's duty is to check the functionality of all bicycle parts. Manufacturer is not responsible for any personal injury, damage or failure, caused by wrong assembly or maintenance, after expedition of the product, that means insufficient service before sale at retailer's.

The warranty card is an accessory of a product with a particular serial number. Please keep this warranty card and use it in case of any warranty claim.

PROLONGED WARRANTY ON BICYCLE FRAMES

The company KELLYS BICYCLES s.r.o. provides for the frame of the purchased bicycle after the expiry of the legally given 24-month warranty period a prolonged warranty for the original purchaser listed in this certificate of warranty for the period of another 36 months, but maximum up to 60 months after the day of purchase of the bicycle by the original purchaser listed in the certificate of warranty (further only „prolonged warranty“), and this under following conditions:

- The original purchaser listed in this certificate of warranty must be a natural person, which bought the bicycle for his/her personal recreation needs (not for the purpose of business, or other gainful activity of racing needs) and uses this bicycle for his/her personal recreation need; this prolonged warranty is inalienable to another person – in case the original purchaser transfers the ownership to another person, the prolonged warranty expires,



- The bicycle will be registered in the system of the company KELLYS BICYCLES s.r.o. on the web page www.kellysbike.com up to 60 days of the purchase and the registered data will be identical with the data in the bicycle certificate of warranty,
- Making a warranty claim, the original purchaser submits a correctly filled original of the certificate of warranty and the original receipt about the bicycle purchase,
- During the period of the entire warranty period including the prolonged warranty period, the bicycle will be submitted to regular annual technical checks in a bicycle workshop and there will be a note about these checks in the certificate of warranty, whereby the first warranty check must be made after riding 100 km. The buyer (original purchaser) meets the costs for the components, which underlie the common wear and tear when using the bicycle, which will be necessary to replace during the warranty checks and the service work related to this,
- The bicycle submitted for a warranty claim must have an unmodified colour combination and the claimed frame must not be submitted separately (disassembled). The components or group sets, if they are changed during the bicycle usage, must be in accordance with the original bicycle specification,
- The object of the prolonged warranty is the frame construction only, not the frame finish,
- The buyer (original purchaser) meets the costs for the bicycle components, which are necessary to be replaced following to the changed tube parameters of the replaced frame and the service work related to this,
- The prolonged warranty does not refer to the carbon frames and for the fully spring-suspended frames the prolonged warranty does not refer to the rear damping unit, or any flexible frame embeddings (levers, pins).

An inevitable assumption for the origin of right from the prolonged warranty of the bicycle frame is the following, that all above mentioned conditions will be fulfilled without exception. In case any of the above mentioned conditions will not be fulfilled, and this even partly, the rights from the prolonged warranty of the bicycle frame will not arise.

The manufacturer insures during the prolonged warranty period to exchange the bicycle frame, whose cause of defect a material or production defect is, at his charge. The manufacturer explicitly declares, that during the prolonged warranty period, any other rights, but the claim for the bicycle frame exchange, under conditions defined in this certificate of warranty in the chapter „Prolonged warranty for bicycle frame“ arise for the buyer and the manufacturer provides any other rights with the prolonged warranty. By reason of a limited accessibility of the original model of the claimed frame, the term of delivery of the new frame can be longer than 30 days, whereby the manufacturer is obliged to deliver as soon as it is possible. The manufacturer reserves the right to deliver the frame from the current production with similar technical parameters of identical quality, but not the same colour. The contact person for the prolonged warranty claim is the bicycle dealer – the dealer is entitled to decide, whether the

claim will be admitted and how it will be settled.

This above-standard prolonged warranty period is a voluntary act of the company KELLYS BICYCLES s.r.o. and any regulations of Civil Code or other commonly established legal enactments refer to it, but exclusively the conditions listed in this certificate of warranty, in the chapter „Prolonged warranty for bicycle frame“ are valid. The rights resulting from the prolonged warranty of bicycle frame terminate, if they are not to be claimed in the period of above defined prolonged warranty period.



Sehr geehrte Kundin, sehr geehrter Kunde,
vielen Dank, daß Sie sich für ein Fahrrad der Marke Kellys entschieden haben. Doch bevor Sie Ihr Kellys Fahrrad zum ersten Mal fahren, lesen Sie diese Bedienungsanleitung bitte sorgfältig durch. Denn nur so können Sie zum Einen das Potenzial Ihres Rades zu 100% nutzen und zum Anderen Gefahren für sich und eventuelle Schäden an Ihrem Fahrrad auszuschließen.

BESTIMMUNGSGEMÄSSER GEBRAUCH

Das Fahrrad ist bestimmt für Fahrten auf unbefestigten Wegen in anspruchsvollem Gelände. Für die Benutzung im öffentlichen Straßenverkehr, ist dieses Fahrrad nur dann zugelassen, wenn es gemäß Straßenverkehrsordnung des jeweiligen Bestimmungslandes ausgestattet ist.

▲ WICHTIGE WARNUNG

Gefahr von schweren Verletzungen, Tod und Material- oder sonstigen Schäden bei unsachgemäßer Verwendung und Benutzung!

Falls Ihr Fahrrad mit elektronischem System Shimano Di2 ausgestattet ist, finden Sie alle technischen Informationen zu diesem System auf der Webseite der Firma Shimano www.si.shimano.com

EINSTELLEN DER POSITION DES SATTELS, DES VORBAUS UND DES LENKERS

Alle Funktionsteile des Fahrrades wurden vom Hersteller voreingestellt und deshalb empfehlen wir, vor der ersten Fahrt mit Ihrem neuen Fahrrad die korrekte Einstellung von Ihrem Fachhändler vornehmen lassen. Verschiedene Bauteile an Ihrem Fahrrad sind so konzipiert, daß sie in einem gewissen Maß auf Ihre Körperproportionen eingestellt werden können. Dazu gehören die Sattelstütze und der Lenkervorbau.

SATTEL

SITZHÖHENEINSTELLUNG

Zur Einstellung der korrekten Sattelhöhe setzen Sie sich auf das Fahrrad. Ihren Fuß setzen Sie dabei mit der Ferse auf ein Pedal, wobei die Pedale in der Position senkrecht nach unten mit dem geringsten Abstand zum Boden steht. Ihr Bein sollte dabei eine leichte Beugung im Kniegelenk haben und keinesfalls durchgestreckt sein. Das Durchstrecken des Beines belastet und schädigt auf Dauer den Bänder- und Muskelapparat ihres Körpers.

▲ HINWEIS

Die minimale Sattelhöhe, die durch eine Senkrechte zum Boden gemessen wird, muss mindestens 635mm betragen.

NEIGUNGSEINSTELLUNG DES SATTELS

Die ideale Neigungseinstellung Ihres Sattels erfolgt bei Einhaltung einer waagrechten Linie zur Fahrbahnoberfläche. Für eine bequeme Sitzposition lässt sich der Abstand zwischen Sattel und Lenkerbügel vielfältig durch verschieben nach vorne oder hinten einstellen. Das Einstellen der Neigung erfolgt über die Verschraubung der Sattelstützklemme. Die Mutter bzw. Inbusschraube wird dabei gelöst, der Sattel kann beliebig nach vorne oder hinten verschoben werden. Nach Erreichen einer bequemen Sitzposition, muß die Verschraubung mit dem angegebenen Drehmoment unbedingt sorgfältig gesichert werden.

▲ WICHTIGE WARNUNG

Achten Sie auf die Markierung der Mindesteinstecktiefe der Sattelstütze. Die Mindesteinstecktiefe ist erreicht, wenn diese Markierung nicht mehr sichtbar ist. Positionieren Sie die Sattelstütze niemals unter diese Markierung! Die Schraubverbindung der Sattelstützklemme muß so festgeschraubt werden, daß die Sattelstütze im Rahmen fest sitzt und lässt sich nicht drehen. Die Sattelrohrschelle mit Schnellspanner muss so fest gespannt sein, dass sich die Sattelstütze im Rahmen nicht verdrehen lässt. Der Hebel des Schnellspanners darf nur in die Lagen öffnen (OPEN) und schliessen (CLOSE) bewegt werden. Den verschlossenen Schnellspanner verdrehen Sie bitte nicht, es könnte sonst zu seiner Beschädigung kommen!

▲ HINWEIS

Die minimale Einstecktiefe des Sattelstiftes in den Rahmen beträgt 100 mm für NOID 70- und NOID 90-Fahrräder oder ein anderes als NOID bezeichnetes Modell 100 mm. Die maximal zulässige Länge des Sattelstiftes beträgt 110 mm.

Empfohlene Anzugsdrehmomente für:

Schraube M4 der Sattelstützklemme bei Carbonrahmen - Anzugsdrehmoment	4,5 Nm
Schraube M5 der Sattelstützklemme bei Aluminiumrahmen - Anzugsdrehmoment	6 Nm
Schraube M8 der Sattelstützklemme	25 Nm

Empfohlene Anzugsdrehmomente der Verschraubung am Sattelkloben:

Schraube M4 am Sattelkloben - Anzugsdrehmoment	10 - 12 Nm
Schraube M5 am Sattelkloben - Anzugsdrehmoment	12 - 15 Nm
Schraube M8 am Sattelkloben - Anzugsdrehmoment	20 - 25 Nm

VORBAU UND LENKER

Bei Inbetriebnahme Ihres Fahrrades prüfen Sie vorab, welches Vorbausystem verwendet wurde. Es bestehen folgende Möglichkeiten:

VORBAUKLEMMUNG

Die Vorbau „a-head“ (die Vorbau ohne gewinde) wird direkt auf dem Gabelschaft mit 2 Inbusschrauben geklemmt. Eine Höhenregulierung des Lenkers ist durch Veränderung der Spacer,



FAHRRAD-KOMPONENTEN





bzw. durch Verwendung eines Vorbaus mit einer anderen Neigung möglich. Spiel im Lenkkopflager wird im ggf. durch die Klemme des Vorbaus reguliert. Zur Einstellung der Lenkerbügelrichtung lösen Sie 2 Inbusschrauben auf der Lenkerbügelklemme, ermitteln Sie die Bügelstellung und ziehen Sie die Schrauben wieder fest.

Empfohlene Anzugsdrehmomente:

Schraubverbindung M4 für Vorbauklemme	5 Nm*
Schraubverbindung M5 für Vorbauklemme	5 Nm*
Schraubverbindung M4 für Lenkerklemmung	5 Nm*

Diese empfohlenen Werte sind unbedingt einzuhalten, falls nicht auf den Verschraubungen andere Werte angegeben sind.

VORBAUKLEMMUNG MIT GEWINDE

Die Lenkerschaftklemmung erfolgt durch einen Schrägkonus, deshalb genügt eine kleine Drehbewegung am Lenker, um die Verbindung zu lösen. Zur Einstellung der Lenkerhöhe die Sechskant-Klemmspinde, der sich im Vorbauschaft befindet, 1-2 Umdrehungen lösen. Sollte sich der Vorbau nach dem Lösen nicht bewegen, dann genügt ein kleiner Schlag mit einem Gummi-oder Kunststoffhammer auf den Schraubenkopf. Legen Sie die Lenkerhöhe fest und schrauben Sie die Klemmspinde fest.

▲ WICHTIGE WARNUNG

Markierung der Mindesteinstecktiefe am Lenkervorbau beachten, diese Markierung darf nach der Einstellung nicht sichtbar sein!

Empfohlene Anzugsdrehmomente:

Schraubverbindung M6 für Vorbauklemme	20 Nm*
Schraubverbindung M6 für Lenkerbügelklemme	20 Nm*

*Diese empfohlenen Werte sind unbedingt einzuhalten, falls nicht auf den Verschraubungen andere Werte angegeben sind.

WARTUNG DES FAHRRADES

Bei dem von Ihnen erworbenem Fahrrad handelt es sich um ein Qualitätsprodukt. Wenn Sie Ihr Rad vom Händler abholen, hat er es für Sie fahrbereit montiert. Dennoch müssen Sie das Rad regelmäßig pflegen und die turnusmäßigen Wartungsarbeiten vom Fachhändler durchführen lassen. Nur dann kann die dauerhafte und sichere Funktion aller Teile gewährleistet werden. Muten Sie sich nur Arbeiten zu, bei denen Sie über das nötige Fachwissen und das passende Werkzeug verfügen.

Berühren Sie nicht die beweglichen Teile des Fahrrades, wie z. B. Räder, Ketten, Bremscheiben, Kettenkränze und Kettenblattgarnituren, Kettenschaltungen, Kurbeln, Reifengehäuse usw., bei der Verwendung, Wartung und Handhabung. Berührung und daraus resultierende Verletzungen können auftreten. Die Saiten der Abfederung und Bremsbügel ebenso nicht berühren, es besteht

die Gefahr von Quetschungen, Schnittverletzungen oder anderen Verletzungen.. Berücksichtigen Sie ein spezifisches Risiko der Berührung bei der Verwendung, Wartung und Handhabung des Fahrrades und wenden Sie das Fahrrad im Hinblick auf das Risiko.

KURBELN UND PEDALE

Nachdem sich jede lösbare Verbindung nach Beanspruchung „setzt“, muß auf festen Sitz der Tretkurbeln geachtet werden. Überprüfen Sie nach den ersten 20 gefahrenen Kilometern den festen Sitz der Tretkurbeln und ziehen Sie sie nach. Kontrollieren Sie auch, ob alle Schrauben der Kettenblätter fest angezogen sind. Bei Tretkurbeln mit integrierter Achse an der rechten Kurbel überprüfen Sie die Schrauben der linken Kurbel und ziehen Sie sie nach.

▲ WICHTIGE WARNUNG

Eine Vernachlässigung der Kontrolle des festen Sitzes der Kurbeln an der Achse hat ein allmähliches Lösen der Kurbeln an der Achse und somit irreparable Schäden der Kurbel zur Folge. Dieser Schaden lässt sich nur durch Austausch der Kurbeln beseitigen. Eine eventuelle Demontage und den Austausch der Kurbeln überlassen Sie bitte einem autorisierten Fahrradservice. Die Pedale müssen fest an den Kurbeln, d.h. bis zum Anschlag, sitzen, so dass der Ansatz der Pedalachse an der Kurbel anliegt. Der feste Sitz der Pedale ist regelmäßig zu kontrollieren. Anderenfalls kommt es zum Lösen der Pedalachse aus dem Gewinde der Kurbel und zur allmählichen Beschädigung des Gewindes. Derart verursachte Beschädigungen sind aus dem Garantieanspruch ausgeschlossen.

MONTAGE DER PEDALE

Die Pedale sind in der Regel mit den Buchstaben R - rechtes Pedal und L - linkes Pedal auf der Achse eines jeden Pedals gekennzeichnet.

1. Vor der Montage sind die Gewinde der Pedale und der Kurbeln einzufetten.
2. Das rechte Pedal (R) ist in das Gewinde der rechten Kurbel (Kurbel mit Kettenblättern) durch drehen nach rechts einzuschrauben. Gehen Sie vorsichtig vor und achten Sie darauf, dass die Gewinde nicht beschädigen!
3. Durch drehen nach links schrauben Sie das linke Pedal (L) in das Gewinde der linken Kurbel ein.
4. Ziehen Sie die Pedale mit einem Schlüssel der Größe 15 fest. Überzeugen Sie sich, dass der Pedalansatz auf der Kurbel aufliegt.

▲ HINWEIS

Bei Klickpedalen oder Pedalen mit Käfigen beachten Sie bitte Folgendes: Bei Klickpedalen sowie bei Pedalen mit Käfigen, sind Schuh und Pedal in vertikaler Richtung fest verbunden, dies ermöglicht effektiveres Treten und mehr Stabilität während der Fahrt. Um ein Klickpedal nutzen zu können, benötigen Sie einen speziell für das jeweilige Pedalsystem geeigneten Schuh. Die Benutzung dieser Pedale erfordert ein wenig Erfahrung, üben Sie mehrmals das Ein- und Aussteigen in die Pedale im Stand und machen Sie sich durch vorsichtige Übungsfahrten mit dem Auslösen vertraut.



INNENLAGER

Das Innenlager muss sich ohne Reibung und Spiel drehen. Kontrollieren Sie regelmäßig, ob beide Schalen des Innenlagers im Rahmen fest angezogen sind und die Lager genügend mit Schmiermittel gefettet sind.

STEUERSATZ

Der Steuersatz muss genügend fest angezogen sein und alle Teile müssen gut ineinander passen. Falls der Steuersatz Spiel hat, ist folgendermaßen vorzugehen:

1. Mit einem geeigneten Schlüssel ist der obere Lagerkonus (3) zu erfassen, mit einem weiteren Schlüssel lösen Sie die Kopfmutter (1).
2. Ziehen Sie den oberen Lagerkonus so fest an, dass der Steuersatz kein Spiel mehr aufweist, die Gabel zieht sich jedoch leicht drehen lässt.
3. Erfassen Sie wieder den oberen Lagerkonus und durch Festziehen der Kopfmutter sichern Sie den Steuersatz.

▲ HINWEIS

Überzeugen Sie sich vor Antritt der Fahrt, ob sich die Gabel Ihres Fahrrades im Steuersatz leicht und ohne Spiel dreht.

A-HEAD STEUERSATZ FÜR GEWINDELOSE GABELN

Da die Lenkung einen entscheidenden Einfluß auf die Fahrsicherheit hat, ist eine spiel- und klemmungsfreie Lenkungs-Lagerung bei allen Fahrzuständen erforderlich. Ein zu großes Lagerspiel verstärkt die Schlagwirkung der Fahrbahnstöße und führt zu Schäden am Lenkungslager und an der Vorderradgabel. Die Vorderradgabel darf im Lenkeinschlag nicht klemmen und muß leicht in beide Richtungen schwenken. Zum Prüfen bewegen Sie das Fahrrad bei gezogenem Vorderradbremshelb or- und zurück. Ist Spiel vorhanden, muß nachgestellt werden. Zum Nachstellen lösen Sie zuerst 2 Inbusschrauben am Lenkervorbau und ziehen Sie Anpaßschraube (1) nach und prüfen Sie nochmal:

- ob die einzelnen Teile des Steuersatzes richtig ineinander passen
- ob der Gabelhals im Steuerkopf richtig eingesetzt ist.

Und anschließend ziehen Sie die 2 Inbusschrauben am Lenkervorbau wieder fest.

Die notwendige Nachstellung bei vorhandenem Lagerspiel sollte jedoch unbedingt von der Fachwerkstatt durchgeführt werden, da hierzu Spezialwerkzeuge und entsprechende Fachkenntnisse erforderlich sind.

▲ WICHTIGE WARNUNG

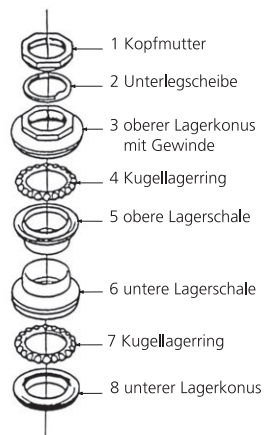
Prüfen Sie vor Fahrtritt, ob die Lenkervorbauerschrauben fest genug angezogen sind, damit der Lenkervorbau und die Griffe nicht am Lenkenstangenrohr durchdrehen. Ein lockerer Vorbau kann zu einer Beschädigung der Fahrrades, zu einem Verlust der Kontrolle über das

Fahrrad und zu ernsthaften Verletzungen des Fahrers führen!

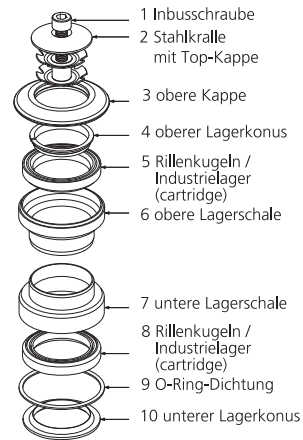
▲ HINWEIS

Vor Antritt der Fahrt kontrollieren Sie bitte, ob die Inbusschrauben an der Hülse des Vorsatzes fest angezogen sind.

STEUERSATZ FÜR GEWINDEGABELN



A-HEAD STEUERSATZ FÜR GEWINDELOSE GABELN



▲ HINWEIS

Wartung und Pflege verlängern die Lebensdauer Ihres Fahrrads und dessen Komponenten. Um die einwandfreie Funktion des Steuersatzes bei Ihrem Fahrrad zu gewährleisten, ist in Abhängigkeit von der Fahrradbenutzung regelmäßiges Einfetten der Dichtungen mit geeignetem frischen

Fett notwendig. Die Wartung Ihres Steuersatzes ist mit dem Aus/ Einbau und anschließender Einstellung verbunden. Diese Schritte erfordern spezielles Werkzeug und gewisse fachlichen Fähigkeiten, besonders im Bezug auf die exakte Einstellung und Prüfung der Leichtgängigkeit der Lager. Wir empfehlen deshalb die Montage- und Wartungsarbeiten von einer Fahrrad-Fachwerkstatt ausführen zu lassen.

SCHALTSYSTEM

Das Schaltsystem besteht aus den Schalthebeln, (Schaltdrehgriffen) den Schaltzüge, dem Umwerfer und dem Schaltwerk, den Kettenblättern, den Zahnkränzen der Hinterradnabe und der Kette. Das Steuersystem ist vom Hersteller eingestellt und deshalb sollten Sie in das System nicht unnötig eingreifen! Die Gänge sind nur beim Treten der Pedale nach vorn zu schalten. Schalten Sie nie mit Gewalt! Die Funktion des Schaltsystems hängt vor allem vom leichten Gang der Steuerseile in den Bowdenzügen des Schaltsystems ab (Zahnkränze, Schaltmechanismus, Kette). Das Schaltsystem ist in sauberem Zustand zu halten. Schaltzüge müssen regelmäßig eingeölt werden, verwenden Sie Öl mit Teflonzusatz, das schützt vor Korrosion, ermöglicht einen glatten Lauf und verlängert die Lebensdauer.

SCHALTWERK

Das Schaltwerk bedienen Sie mit dem rechten Schalthebel (mit dem rechten Schaltdrehgriff). Die Kette wird auf den Zahnkränzen der hinteren Radnabe geschaltet, wodurch das Übersetzungsverhältnis zwischen den Ketten-blättern der Mittelachse und dem Zahnkranz am Hinterrad geändert wird. Während des Betriebes kann es zu einem Verstellen des Schaltwerkes kommen:

• EINSTELLUNG DES GRÖSSTEN GANGES

Legen Sie die Kette auf den kleinsten Zahnkranz. Lösen Sie die Befestigungsschraube des Schaltwerkes, womit Sie auch die Seile des Schaltbowdenzuges lösen. Durch verdrehen der Schraube für den größten Gang (H) stellen Sie die Führungsrolle des Schaltwerkes unter den Außenrand des kleinsten Zahnkranzes. Die Seile des Schaltbowdenzuges legen Sie bitte in die Rille unter die Befestigungsschraube, spannen sie die Seile (mittels einer Zange) und ziehen Sie die Schraube an.

• EINSTELLUNG DES KLEINSTEN GANGES

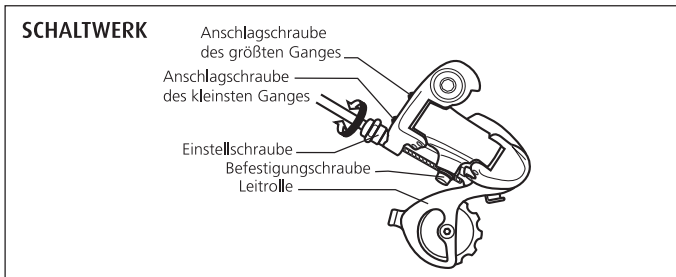
Legen Sie die Kette auf den größten Zahnkranz. Durch Verdrehen der Schraube für den kleinsten Gang (L) stellen Sie die Führungsrolle des Schaltwerkes so ein, dass sie unter die Mitte des größten Zahnkranzes gelangt. Überprüfen Sie das Schaltwerk durch Umschalten der Kette in allen Gängen.

• EINSTELLUNG DES SCHALTWERKES

Heben Sie das Hinterrad an und drehen Sie mit den Kurbeln. Die Einstellschraube des Schaltwerkes (durch sie führt der Bowden mit der Seele in das Schaltwerk) so lange verdrehen, bis Sie einen reibungslosen Lauf der Kette ohne störende Geräusche erzielen.

▲ WICHTIGE WARNUNG

Vor Fahransatz kontrollieren Sie bitte die richtige Einstellung der Anschläge des Schaltwerkes. Bei gelöster Einstellschraube für den kleinsten Gang kann die Leitrolle des Schaltwerkes in die Speichen des Rades gelangen, was sowohl diese als auch die Leitrolle beschädigen und die Gefahr eines gefährlichen Unfalls zur Folge haben kann.



UMWERFER

Den Umwerfer bedienen Sie durch den linken Schalthebel (linken Schaltdrehgriff). Es wird das Übersetzungsverhältnis durch Verschieben der Kette auf den Zahnblättern der Kurbelachse geändert. Zur richtigen Funktion muss die Kettenführung, durch welche die Kette läuft, parallel zu den Kettenblättern stehen. Der Schaltbowdenzug muss gespannt sein.

Durch die Benutzung kann es zu einem Lösen des Bowdenzuges und somit zu einer Verstellung des Schaltsystems der Kettenführung kommen:

• EINSTELLUNG DES UNTEREN ANSCHLAGES

Wenn die Kette vom kleinsten Zahnblatt fällt, ist die Kettenführung zu nah am Fahrradrahmen. Die Schraube für den unteren Anschlag ist nach rechts zu drehen.

• EINSTELLUNG DES OBEREN ANSCHLAGES

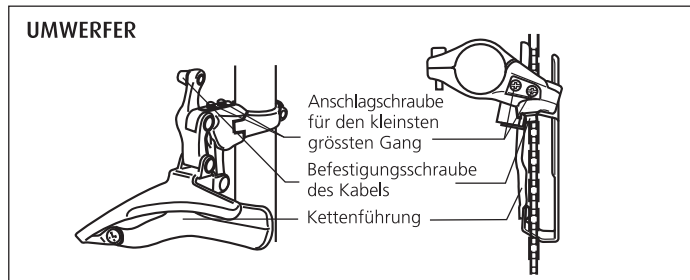
Wenn die Kette vom größten Zahnblatt fällt, ist die Kettenführung zu weit vom Fahrradrahmen. Die Schraube für den oberen Anschlag ist nach rechts zu drehen. Die richtige Funktion der Schaltung überprüfen Sie durch Schalten der Kette auf allen Gängen des Schaltsystems.

• EINSTELLUNG DES UMWERFERS

Das Spiel des Schaltwerkes beseitigen Sie durch Lösen der Befestigungsschraube des Umwerfers und Spannen der Seile des Bowdenzuges (mittels einer Zange). Die Befestigungsschraube ist danach fest zu ziehen. Überprüfen Sie die Funktion des Schaltwerkes.

**▲ WICHTIGE WARNUNG**

Die Einstellung des vorderen Umwerfers ist sehr sensibel. Bei falscher Einstellung kann die Kette abspringen und zum Verlust des Antriebs führen. Sturzfahrt! Die Einstellung ist eine Sache für den Profi in der Fachwerkstatt.

**KETTE**

Aufgabe einer Fahrradkette ist es, die Tretkraft des Fahrers möglichst verlustarm auf das Antriebsrad zu übertragen. Sie ist eines der am meisten beanspruchten Teile Ihres Fahrrades, deshalb widmen Sie bitte deren Pflege erhöhte Aufmerksamkeit. Da sich jede Kette im Laufe ihrer Nutzungszeit etwas dehnt, muß die Spannung von Zeit zu Zeit überprüft werden.

Die Kette ist regelmäßig von mechanischen Verunreinigungen wie Staub oder Schlamm zu reinigen und mit einem Schmiermittel zu schmieren, welches keine weiteren Verunreinigungen an sich bindet, Sie verlängern so die Lebensdauer der Kette. Zum Fetten der Kette empfehlen wir Öl mit Teflonzusatz - lassen Sie sich von Ihrem Fachhändler beraten. Durch mechanische Beanspruchung Ihrer Kette kommt es mit zunehmender Laufleistung zu einer Ausdehnung der einzelnen Kettenglieder. Kontrollieren Sie Ihre Kette regelmäßig auf Längung. Ihr Fachhändler hat dazu ein spezielles Messgerät. Gedeckte Ketten führen zur Zerstörung von Kettenblatt und Ritzeln! Wenn Sie eine neue Kette benötigen, achten Sie darauf, daß Sie mit den Antriebskomponenten kompatibel ist.

Falls Sie ihr Fahrrad regelmäßig im Gelände verwenden, vor allem in feuchter und schlammiger Umgebung, ist die Kette nach etwa 1000 km gegen eine neue auszuwechseln.

BREMSSYSTEM

Das Bremssystem, welches aus den Bremshebeln, den Bremsseilen und Bowdenzügen, den Vorder-

und Hinterradbremssbacken sowie den Bremschuhen besteht, ist eines der wichtigsten Systeme Ihres Fahrrades. Der rechte Bremshebel bedient die Hinterbremse, der linke Bremshebel die Vorderbremse. Wenn Ihr Fahrrad ist mit Rücktrittbremse ausgestattet, wird sie durch Zurücktreten der Pedale betätigt.

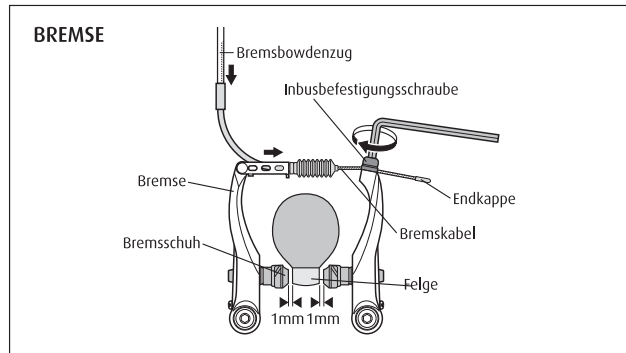
Die Bremsen sind vom Hersteller eingestellt, deshalb sollten Sie, soweit dies nicht erforderlich ist, aus Gründen Ihrer eigenen Sicherheit nicht in das Bremssystem eingreifen! Kontrollieren Sie regelmäßig die Abnutzung der Reibflächen, die Bremsgummis und die Felgen sollten sauber gehalten werden. Bei einer Verstellung des Bremssystems ist dieses erneut einzustellen, eventuell wenden Sie sich an Ihren Fachhändler.

BREMSSÜGE

Die Bremszüge müssen richtig gespannt sein, nur so hat das Bremssystem Ihres Fahrrades die richtige Wirkung. Die Bremszüge werden durch Einstellschrauben auf den Bremshebeln eingestellt. Um eine einwandfreie Funktion zu gewährleisten, müssen alle Bremsseile regelmäßig eingeeilt werden, wir empfehlen Öl mit Teflonzusatz. An den Enden der Züge sind Endkappen zu verwenden, Sie beugen so zu einem Aufplatzen der Bremszüge und somit ihrer Beschädigung vor. Falls ein Bremszug beschädigt oder abgenutzt ist, wechseln Sie ihn bitte aus.

BREMSENEINSTELLUNG

Die Bremschuhe sollten sich bei Bremsen vom Typ V in einem Abstand von 1 mm von der Felge befinden.



▲ HINWEIS

Die **Bremsschuhe dürfen nicht die Reifen berühren, anderenfalls kann es zu einer Überhitzung des Reifens kommen! Kontrollieren Sie deren Abnutzung und falls es notwendig ist, wechseln Sie diese aus. Bei Erneuerung der Bremsgummi nur passende original Bremsgummi verwenden.**

1. Lösen Sie die Sicherungsmutter der Einstellschraube am Bremshebel. Falls es notwendig ist, die Bremschuhe an die Felgen näher zu bringen, drehen Sie die Einstellschraube nach links, aus dem Gewinde heraus. Sichern Sie diese durch die Sicherungsmutter.
2. Falls der Bremszug zu lose ist, drehen Sie die Stellschraube am Bremshebel nach rechts, in das Gewinde hinein. Danach lösen Sie die Schraube, mit welcher der Bremszug in der Bremsbacke angezogen und gesichert ist. Der Bremszug ist so zu spannen, dass die Bremschuhe in der richtigen Position gegenüber der Felge sind. Die Schraube an der Bremsbacke ist festzuziehen, wonach die Einstellung der Bremsen zu kontrollieren ist.

▲ HINWEIS

Widmen Sie erhöhte Aufmerksamkeit dem Bremsen unter feuchten Bedingungen, der Bremsweg Ihres Fahrrades verlängert sich! Vor jeder Fahrt überzeugen Sie sich, ob das Bremssystem Ihres Fahrrades voll funktionstüchtig ist.

SCHEIBENBREMSEN

Die Scheibenbremsen Ihres Fahrrads sind vom Hersteller eingestellt und durch Ihren Fachhändler geprüft worden. Ihr Fahrrad ist deshalb fahrbereit.

EINSTELLEN DER BREMSHEBELPOSITION

Prüfen Sie, ob Sie die Vorderradbremse sicher bedienen können, sollte es nicht der Fall sein, können Sie die Bremshebelposition am Lenker einstellen:

1. Lösen Sie die Schraube der Bremshebelklemme.
2. Stellen Sie die ideale Bremsgriffposition ein und ziehen Sie die Schraube nur soweit an, daß sich der Griff im Sturzfall, auf dem Lenker dreht.

EINSTELLEN DER BREMSHEBELWEITE VOM LENKER

Feststellschraube zur Einstellung der Bremshebelweite befindet sich im inneren des Bremshebels. Die Weite stellen Sie je nach Art und Hersteller der Bremse mittels Inbusschraube oder Feststellschraube ein.

WARTUNG

Muten Sie sich im Interesse Ihrer eigenen Sicherheit bei der Montage und Wartung nicht zuviel zu. Überlassen Sie diese Arbeiten im Zweifelsfall lieber einem Fachbetrieb.

BREMSSCHEIBE

Kontrollieren Sie regelmäßig den Zustand der Bremsscheiben. Bremsscheiben verschleifen durch die Reibung auf den Bremsschreibern, es können unerwünschte Rillen entstehen, beschädigte Bremsscheibe muß ausgetauscht werden.

▲ HINWEIS

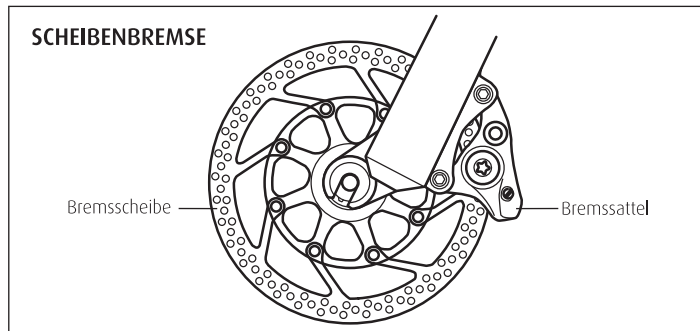
Fassen Sie nach langen Abfahrten nicht sofort an die Bremsscheibe oder die Bremszange, es drohen Verbrennungen!

BREMSBELÄGE

Die Bremsbeläge in den Bremszangen verschleifen durch die Reibung auf den Bremsscheiben und die Bremsleistung wird schwächer. Vergessen Sie deshalb nicht, die dicke der Bremsbeläge regelmäßig zu kontrollieren. Bei lauten Geräuschen während des Bremsens oder bei herabsetzender Bremsleistung müssen die Bremsbeläge getauscht werden. Ihr Fachhändler wird Ihnen einen geeigneten Ersatz empfehlen.

BREMSE BEFÜLLEN UND ENTLÜFTEN

Bei mangelnder Bremsleistung kann Luft im Bremssystem die Ursache sein. Das Bremssystem muss entlüftet bzw. nachgefüllt werden.





REINIGUNG DER BREMSEN

Halten Sie die Brems Scheiben und Bremsbeläge sauber. Auch verölte Beläge setzen die Bremsleistung drastisch ab. Sie können nicht gereinigt werden. Reinigen Sie die Scheibe mit Alkohol und ersetzen diese Beläge umgehend.

A HINWEIS

Hydraulische Scheibenbremsen sind entweder mit Bremsflüssigkeit oder Mineralöl befüllt. Diese Flüssigkeiten dürfen nicht gemischt werden. Zum Befüllen benutzen Sie immer vom Hersteller empfohlene Bremsflüssigkeit! Bremsflüssigkeit- oder Bremsleitungsaustausch sind keine routinemäßig durchzuführenden Tätigkeiten, wenden Sie sich in diesem Fall an Ihren Fachhändler.

A WICHTIGE WARNUNG

Vor jeder Fahrt müssen Sie folgende Punkte überprüfen:

1. Sind die Schnellspanner oder Verschraubungen an Vorder- und Hinterrad, Sattelstütze und sonstigen Bauteilen korrekt geschlossen? Nicht ordnungsgemäß geschlossene Schnellspanner können dazu führen, daß sich Teile des Fahrrades lösen. Schwere Stürze wären die Folge.
2. Prüfen Sie die einwandfreie Wirkung des Bremssystems. Machen Sie eine Bremsprobe im Stand, indem Sie die Bremshebel mit zwei Finger und normaler Bremskraft zum Lenker ziehen. Der Hebel darf sich nicht zum Lenker durchziehen lassen! Sollte der Druckpunkt nach zwei Dritteln des Weges nicht erreicht sein, betätigen Sie den Bremshebel mehrmals („Pumpen“) bis die Beläge an der Scheibe anliegen.
3. Machen Sie sich mit der richtigen Benutzung Ihrer Bremsen vertraut. Bremsen Sie **IMMER** mit beiden Bremsen gleichzeitig! Ein unbedachtes Betätigen der Vorderradbremse kann zum Sturz und schweren Verletzungen führen!

VORDERRAD UND HINTERRAD

Überprüfen Sie vor jeder Fahrt, ob Laufräder gesichert sind, d.h. der Hebel des Schnellspannmechanismus muss sich immer in der Stellung schließen (CLOSE) befinden. Befolgen Sie folgende Schritte, wenn Sie das Rad an den Rahmen oder die Gabel klemmen: Setzen Sie die Achse des Radschnellspannmechanismus in die Nabe des Rades ein. Achten Sie auf die richtige Ausrichtung der Federn (Die breiteren Enden der Federn sind nach außen gerichtet, d.h. zur Mutter / zu kleinem Hebel. Die schmalen Enden sind einander zugewandt). Schrauben Sie die Achse des Schnellspanners im Uhrzeigersinn auf die Spannmutter. Schnellspannerverschlüsse ermöglichen schnelle Montage sowie Demontage der Laufräder ohne Werkzeug. Sie müssen vor jeder Fahrt auf festen Sitz überprüft werden. Lösen Sie dafür den Spannhebel durch eine 180° Schwenkung und dann klappen Sie ihn zurück. Nach Abschluss dieses Vorganges muß der Hebel parallel zur Gabelscheide stehen und der Hebel muß sich stramm

umklappen lassen. Schlägt der Hebel an der Gabel an, so ist er nicht ausreichend angezogen worden. Er ist dann 90° nach außen zu schwenken, die Mutter ist leicht anzuziehen und der Hebel zurückzuklappen. **Der Hebel des Schnellspannmechanismus darf nur zu den Seiten, in die Positionen schließen (CLOSE) oder öffnen (OPEN) bewegt werden. Keinesfalls verdrehen Sie den Schnellspanner, er könnte beschädigt werden!**

Falls die Räder Ihres Fahrrades in der Gabel oder im Rahmen mit Endmuttern gesichert sind, ist es aus Sicherheitsgründen notwendig, diese Muttern genügend fest anzuziehen.

Empfohlene Anzugsdrehmomente:

Endmutter M10 für die Achse des Laufradnabe

30 - 40 Nm

Die Radnaben erfordern auch regelmäßige Kontrolle, vor allem nach einer Fahrt in nasser und schlammiger Umgebung. Die Achse der Nabe sollte sich ohne jede Reibung und Spiel drehen. Falls dies auch nicht nach einer Einstellung mit Hilfe der Konuse und Sicherungsmuttern der Achse so ist, ist es notwendig, die Nabe auseinander zu nehmen, die Wälzrillen der Kugeln und die Kugeln selbst zu reinigen, sie mit neuem, geeignetem Schmiermittel einzufetten und die Nabe wieder zusammenzubauen und einzustellen. Falls Sie mit der Demontage der Naben keine Erfahrungen haben, ist es in Anbetracht der Komplexität eines solchen Eingriffes empfehlenswert, sich an ein Fahrradservice zu wenden.

FELGEN

Prüfen Sie vor jeder Fahrt, ob Laufräder Ihres Fahrrades richtig zentriert und Felgen unbeschädigt sind. Felgen unterliegen nicht nur funktionsbedingt einer gewissen Abnutzung, sie können auch durch unsachgemäße Benutzung z.B. Aufprall beschädigt werden. Bei Felgenbremsen werden nicht nur die Bremsbeläge stark beansprucht, sondern im gleichen Maße auch die Felge. Ihre Felge ist aus diesem Grund mit einem Außenindikator der Verschleißgrenze bzw. der Deformation der Felge ausgestattet. Ist die Verschleißgrenze erreicht, bzw. die Felge seitlich deformiert, so wird sie ein selbstständiges Bremsen verursachen. Die Felge ist bei Erreichen der Verschleißgrenze umgehend auszutauschen

REIFEN

Fahren Sie nie auf Reifen mit ungenügendem oder überhöhtem Reifendruck. Halten Sie die Werte für den Reifenluftdruck ein, welche an den Flanken jedes Reifens angeführt sind. Der Umrechnungsfaktor für die Einheiten des auf den Reifen angeführten Drucks beträgt: 100kPa = 14,22 P.S.I. = 1 bar = 1 at
Im Falle einer Reifenpanne verwenden Sie immer neue Schläuche oder Mäntel mit den ursprünglichen Parametern - diese befinden sich auf jedem Schlauch oder an den Seiten des Mantels.

RAHMEN UND GABEL

Kontrollieren Sie regelmäßig, ob der Rahmen und die Gabel Ihres Fahrrades nicht beschädigt sind. Zu einer Beschädigung des Rahmens oder der Gabel kommt es vor allem bei Stürzen. Einen so beschädigten



Rahmen oder Gabel verwenden Sie bitte nicht, Sie riskieren eine schwere Verletzung!

CARBONRAHMEN (Rahmen aus Kohlefaserverstärkte Kunststoffe, CFK)

Carbonrahmen vereinen die positiven Eigenschaften von Stahl und Aluminium (sehr gute Dämpfung und hohe Seitensteifigkeit) bei deutlich geringerem Gewicht. Carbon ist gegen Dauerschwingungen nahezu immun, daraus resultiert eine höhere Betriebsicherheit. Carbon ist sehr korrosionsbeständig, auch gegen Meerwasser und UV-Licht. Trotz dieser Eigenschaften, durch hohe Extrembelastungen (Sturz oder Unfall) kann es lokal zum Ablösen einzelner Carbonlagen voneinander kommen- zum Bruch.

▲ WICHTIGE WARNUNG

Kontrollieren Sie deshalb regelmäßig Ihren Rahmen, besonders nach Sturz oder Unfall. Bei Beschädigungen wie z.B. Rissen, ist der Rahmen sofort auszutauschen! Bei der Montage der Komponente an einen Carbonrahmen, besonders beim Festschrauben der Sattelstütz- und Umwerferklemme, gehen Sie vorsichtig vor und halten die empfohlenen Anzugsdrehmomente ein.

Setzen Sie den Carbonrahmen oder ein anderes Bauteil keinen hohen oder extrem niedrigen Temperaturen aus, da es zu Strukturveränderungen des Materials und dem nachfolgenden Bruch kommen kann. Die Carbonschäden müssen nicht sichtbar sein. Daher empfehlen wir Ihnen, alle Carbonkomponenten, die extremen Temperaturen oder erheblichen Auswirkungen ausgesetzt waren, zu ersetzen, obwohl Sie den Schaden nicht sehen können.

Empfohlene Anzugsdrehmomente für Carbonrahmen- Komponente:

Schraube M4 der Sattelstützklemme - Anzugsdrehmoment	4,5 Nm
Schraube M5 der Umwerferklemme - Anzugsdrehmoment	6 Nm

▲ HINWEIS

Die Schraubverbindung der Sattelstützklemme muß so festgeschraubt werden, daß die Sattelstütze im Rahmen fest sitzt und lässt sich nicht drehen. Bei der Montage von Carbon - Komponenten empfehlen wir Verwendung einer speziellen Carbon-Montagepaste. Diese Montagepaste erhöht die Griffigkeit der Teileverbindung und reduziert gleichzeitig um 30% die Anzugsdrehmomente der Verschraubung dieser Klemmverbindung und somit verhindert sie die Beschädigung dieser Komponente.

Sollten Sie zur Wartung und Pflege Ihres Carbon-Fahrrads einen Montageständer benutzen, so befestigen Sie Ihr Fahrrad nicht am Rahmen, durch den erhöhten Druck können Risse entstehen.

Bei Wartungsarbeiten die Fachwissen und das Fachwerkzeug erfordern, wenden Sie sich an Ihren Fahrradhändler.

FEDERGABEL

Ist Ihr Fahrrad mit einer Federgabel ausgestattet, so lesen Sie diese Anleitung sorgfältig durch.

EINSTELLUNG DER NACHGIEBIGKEIT

1. FEDERGABEL

Das Einstellsystem für den Federweg der Gabel befindet sich im oberen Bereich des rechten Seite des Gabelkopfs. Bei Federgabeln mit Lock-Out Funktion (Speed Lock) auf der linken Seite des Gabelkopfs. Durch drehen des Hebels um 90° im Uhrzeiger Sinn wird die Gabel arretiert, durch drehen des Hebels gegen den Uhrzeigersinn wird die Arretierung der Gabel gelöst.

2. LUFTFEDERGABEL

Die Nachgiebigkeit (Federhärte) der Federgabel wird durch Aufpumpen der Gabel eingestellt. Das Luftventil befindet sich auf der Oberseite des linken Gabelbeins.

▲ HINWEIS

Die Luftfedergabel ist vom Hersteller eingestellt und durch Ihren Händler kontrolliert. Zum Aufpumpen wird eine spezielle Hochdruckpumpe mit Manometer benutzt. Da die Einstellung und Aufpumpen der Federgabel passendes Werkzeug und Erfahrung benötigt, empfehlen wir Ihnen diese Arbeiten von einer Fachwerkstatt durchführen zu lassen.

ARRETIERUNG DER GABEL (LOCKOUT)

Manche Gabel sind mit hydraulischem System für Arretierung der Gabel ausgestattet. Die „LOCKOUT“ Funktion dient dazu, beim Fahren im Stehen oder bergauf Schaukeln zu vermeiden.

Das Einstellsystem für Arretieren der Gabel befindet sich im oberen Bereich des rechten Seite des Gabelkopfs, Hebel mit Bezeichnung LOCKOUT. Durch Drehen des Hebels im Uhrzeigersinn wird die Gabel arretiert, durch Drehen des Hebels gegen den Uhrzeigersinn wird die Arretierung gelöst und die Gabel federt wie eingestellt.

REMOTE LOCKOUT

Ist Ihr Fahrrad mit Federgabel mit Remote Lockout- Funktion ausgestattet, gehen Sie folgendermaßen vor: Durch Drücken des Hebels oder Taste auf dem Lenker (je nach Gabel) in Richtung zum Lenker wird Lockout aktiviert- die Gabelfederung wird blockiert und durch Drücken des Hebels nach unten, wird Lockout Funktion ausgeschaltet und die Gabel federt im vollen Umfang.

▲ WICHTIGE WARNUNG

Trotzdem sollten Sie niemals Ihre Gabel in den „Lockout“ schalten, wenn Sie in anspruchsvollem Terrain oder bergab fahren, bzw. springen. Dadurch besteht das Risiko, dass die Gabel beschädigt wird, wenn sie unter hoher Last komprimiert wird. Dies kann außerdem zu Unfällen, Verletzungen und zum Tod des Fahrers führen.



REBOUND- EINSTELLUNG DER ZUGSTUFE

Mit dieser Funktion können Sie die Geschwindigkeit einstellen, mit der die Gabel ausfedert, nach dem sie belastet wurde. Wenn Sie in einem Terrain mit vielen kleinen, schnellen Unebenheiten fahren, sollten Sie die Ausfedergeschwindigkeit der Gabel erhöhen. Einstellschraube zur Einstellung der Zugstufe befindet sich am unteren Ende des rechten Tauchrohrs (Ansicht von unten nach oben). Drehen Sie die Einstellschraube zur Vergrößerung der Ausfedergeschwindigkeit Ihrer Gabel gegen den Uhrzeigersinn (minus Zeichen). Um die Geschwindigkeit zu verringern, drehen Sie sie im Uhrzeigersinn (plus Zeichen). Wenn die Gabel zu langsam ausfedert (zu hohe Zugstufe), versteift sich die Gabel bei schnell aufeinander folgenden Stößen, was den Federweg verhindert und zum Durchschlagen der Federung führen kann.

WARTUNG DER GABEL

Um für Ihre Federgabel hohe Leistung, Sicherheit und lange Haltbarkeit zu garantieren, ist eine regelmäßige Wartung erforderlich. Da die beweglichen Teile Feuchtigkeit und Verunreinigungen ausgesetzt sind, kann die Leistung Ihrer Gabel nach mehreren Fahrten beeinträchtigt sein. Damit hohe Leistung, Sicherheit und eine lange Lebensdauer der Gabel gewährleistet werden, ist eine regelmäßige Wartung notwendig. Verwenden Sie keine Hochdruck-Reinigungsgeräte oder andere Reinigungsverfahren, die Druckwasser verwenden, um die Gabel zu reinigen, da das Wasser in die Staubschutzkappen eindringen kann. Wir empfehlen die Gabel häufiger zu warten, als unten aufgeführt ist, wenn das Fahrrad unter extremen Wetter- oder Terrainbedingungen eingesetzt wird.

Sollten Sie der Meinung sein, daß sich die Leistung der Gabel verändert hat oder der Umgang damit anders ist, wenden Sie sich sofort an Ihren Fachhändler vor Ort, um die Gabel inspizieren zu lassen.

Wartungsplan:

- Nach jeder Fahrt: Standrohre und Staubschutzkappen reinigen, obere Rohre auf Kratzer überprüfen
- Alle 25 Fahrstunden: wichtige Befestigungsschrauben auf richtiges Drehmoment (Nm) prüfen, Luftdruck überprüfen, Staubschutzkappen mit Teflonöl ölen
- Alle 50 Fahrstunden: Werkstattbesuch 1 durchführen lassen
- Alle 100 Fahrstunden: Werkstattbesuch 2 durchführen lassen

WERKSTATTBESUCH 1: Funktionen der Gabel überprüfen, Lagerbuchsen reinigen und schmieren, Seilzug zur Arretierung und dazugehöriges Gehäuse schmieren, Anzugsdrehmomente überprüfen, Luftdruck überprüfen, Gabel auf Kratzer, Delen, Risse, Verfärbungen und Belastungsspuren prüfen.

WERSTATTBESUCH 2: Werkstattbesuch 1 + Demontage, Reinigung der ganzen Gabel, Staubschutz-kappen und Ölblestreifer schmieren, Kappen der Arretierung und Federwegeinstellung schmieren, Schutzkappen der Luftventile durch schmieren abdichten, auf entweichende Luft prüfen, Anzugsdrehmomente überprüfen, entsprechend der persönlichen Vorlieben des Fahrers einstellen.

▲ HINWEIS

Zum Ölen der Gabel benutzen Sie Teflonöl oder Schmiermittel mit Silikon- oder Tefloninhalt.

Benutzen Sie keine Schmiermittel mit Lithiuminhalt, sie können innere Teile der Gabel beschädigen. Bei Wartung oder Pflege die Fachwissen oder Spezialwerkzeuge erfordern, empfehlen wir eine Fachwerkstatt auszusuchen.

DÄMPFER

Ist Ihr Fahrrad mit einem Dämpfer ausgestattet, gehen Sie folgendermaßen vor:

EINSTELLUNG DER FEDERHÄRTE

Die Nachgiebigkeit (Federhärte) des Dämpfers wird durch Aufpumpen des Dämpfers eingestellt.

▲ HINWEIS

Dämpfer ist vom Hersteller eingestellt und durch Ihren Händler kontrolliert. Zum Aufpumpen wird eine spezielle Hochdruckpumpe mit Manometer benutzt. Da die Einstellung und Aufpumpen des Dämpfers passendes Werkzeug und Erfahrung benötigt, empfehlen wir Ihnen diese Arbeiten von einer Fachwerkstatt durchführen zu lassen.

LOCKOUT FUNKTION DES DÄMPFERS

Mit dieser Funktion kann das Federungssystem des Dämpfers blockiert werden, um z.B. beim bergauf Fahren oder im leichtem Gelände effektiver zu treten. LOCKOUT-Hebel des Dämpfers befindet sich auf seiner unteren Seite, er hat 2 Positionen: durch Drehen des Hebels in die Position „Lock“ (geschlossen) wird die Federung blockiert, durch Drehen des Hebels in die Ausgangsposition wird die Blockierung der Federung gelöst und der Dämpfer federt.

▲ HINWEIS

Mit blockiertem Dämpfer in schwierigem Gelände zu fahren, kann zur frühzeitigen Abnutzung oder zum Platzen des Dämpfers führen.

REBOUND - ZUGSTUFENDÄMPFUNG

Die Zugstufendämpfung kontrolliert die Geschwindigkeit, mit der Dämpfer ausfedert. Einstellung. Rebound-Einstelleinheit zur Einstellung der Zugstufe befindet sich im oberen Teil des Dämpfers. Drehen Sie das Einstellrad im Uhrzeigersinn - der Dämpfer federt langsamer aus. Drehen Sie das Einstellrad gegen den Uhrzeigersinn) - der Dämpfer federt schneller aus.

▲ WICHTIGE WARNUNG

Übersteigen Sie bitte nicht die max. Luftdruckwerte auf dem Dämpfer angegeben!

Versuchen Sie niemals den Dämpfer zu öffnen oder auseinanderzubauen! Wenn der Dämpfer eine Fehlfunktion aufweist, wie z.B. Ölverlust, ungewöhnliche Geräusche oder verborgene, bzw. gebrochene Teile aufweist, wenden Sie sich für die technische Unterstützung an Ihren Fachhändler. Vor jeder Fahrt

überprüfen Sie die Anzugsdrehmomente der Befestigungsteile des Dämpfers im Rahmen. Halten Sie den Dämpfer sauber, nach jeder Fahrt soll der Dämpfer vom Staub oder Feuchtigkeit mit weichem Tuch gereinigt werden. Benutzen Sie niemals einen Hochdruckreiniger, um den Dämpfer zu reinigen.

WARTUNG

- Nach jeder Fahrt befreien Sie die Reibflächen und Dichtung des Dämpfers vom Staub, Feuchtigkeit oder Schlamm
- Alle 25 Betriebsstunden oder nach jeder Fahrt in Extrembedingungen bei Nässe, Staub, im Sand:
 1. Ölen Sie den Kolben, Dichtung sowie bewegliche Verbindungen des Dämpfers mit Teflonöl ein.
 2. Überprüfen Sie den Dämpfer auf eventuelle Beschädigungen. Fahren Sie niemals mit beschädigtem Dämpfer!
- Alle 50 Betriebsstunden empfehlen wir den Dämpfer für komplette Inspektion und Wartung zu einer Fachwerkstatt zu bringen.

GEPACKTRÄGER:

- Wenn der Fahrradrahmen mit Löchern zum Anbringen eines Gepackträgers ausgestattet ist, ist es möglich, den hinteren Gepackträger anzubringen.
- Benutzen Sie immer den Gepackträger / Babysitz mit der gegebenen Art von Rahmen.
- Befolgen Sie immer die Anweisungen des Herstellers des Gepackträgers / Babysitzes und überlasten Sie nicht den Gepackträger / Babysitz..
- Niemals das Fahrrad überlasten. Das Gesamtgewicht des Fahrers beträgt 110 kg zusammen mit Fahrrad, Zubehör und Gepäck.

MONTAGE DES SEITENWAGENS DES FAHRRADES

Kelllys Fahrräder sind nicht speziell der Verwendung eines Seitenwagens eines Fahrrades oder eines Seitenfahrrades angepasst. Befolgen Sie die Anweisungen des Herstellers des Seitenwagenfahrrads oder Seitenfahrrads, wenn Sie das erwähnte oder ähnliche Zubehör verwenden .

A WICHTIGE WARNUNG

Für die Benutzung im öffentlichen Straßenverkehr, ist dieses Fahrrad nur dann zugelassen, wenn es gemäß Straßenverkehrsordnung des jeweiligen Bestimmungslandes ausgestattet ist.

Zur Ihrer eigenen Sicherheit im Straßenverkehr empfehlen wir das Tragen eines geeigneten **Fahrradhelmes**. Bei den meisten Fahrradunfällen kommt es zu schwerwiegenden Kopfverletzungen. Bei Kauf eines Fahrradhelmes achten sie auf die korrekte Größe, der Helm darf weder wackeln, noch drücken. Wählen sie einen Helm mit verstellbarem Kinnriemen, der eine optimale Einstellung ermöglicht.

Die zulässige Gesamtbelastung des Fahrrades von 110 kg darf nicht überschritten werden.

Bei 24" Fahrrädern beträgt das zulässige max. Systemgewicht (Körpergewicht + Fahrrad + Gepäck) 50 kg.

Bei nicht Beachtung besteht kein Gewährleistungsanspruch.

A HINWEIS

Ihr Fahrrad ist ein technisches Produkt, das regelmäßig überprüft werden muß. Viele Teile an Ihrem Fahrrad unterliegen funktionsbedingt einem Verschleiß und bedürfen je nach Nutzung Ihrer erhöhten Aufmerksamkeit. Die Höhe des Verschleißes ist auch von der Pflege und Wartung des Fahrrades abhängig. Dies kann die Lebensdauer zwar verlängern, ein Austausch ist jedoch beim Erreichen der Verschleißgrenze erforderlich. Zu Verschleißindikatoren gehört das Auftreten z.B. von feinen Rissen, Verformungen oder Farbveränderungen.

Alle Alle Farben die auf Kelllys-Fahrrädern verwendet werden, sind mit einer passenden Form eines Lichtschutzmittels (UV-Schutz) behandelt, um eine größtmögliche Farbstabilität zu gewährleisten. Die Schutzmethode kann je nach Material, auf dem die Farben verwendet werden, variieren. Bitte beachten Sie, dass Farben trotz des höchstmöglichen UV-Schutzes ihren Farbton ändern und/oder im Laufe der Zeit verblassen können. Lagern Sie Kelllys-Fahrräder nicht an Orten, an denen sie direkter Sonneneinstrahlung und somit auch erhöhten UV-Strahlen ausgesetzt sind. Dadurch wird die Lebensdauer des UV-Schutzes verlängert und die Farbstabilität bleibt länger erhalten. Die Änderung der Farbsättigung und ihr mögliches Ausbleichen stellen keinen Sachmangel dar.

Beim Austausch der einzelnen Fahrradteile bitte nur Originalteile verwenden.

Gute Fahrt wünscht Ihnen

KELLYS



GARANTIE

Ihr Händler haftet 24 Monate ab Übergabe für Sachmängel an dem von Ihnen erworbenem Fahrrad innerhalb dieser Frist wird Ihnen der Fachhändler, der das Rad verkauft hat, evtl. auftretende Beanstandungen, deren Ursache bereits beim Übergang des Fahrrades in Ihren Besitz vorhanden war, kostenlos reparieren bzw.mangelhafte Bauteile austauschen. Davon ausgeschlossen sind Verschleißteile.

GARANTIEBEDINGUNGEN

Beachten Sie bitte den bestimmungsgemäßen Gebrauch. Für jeden darüber hinaus gehenden Gebrauch bzw. Nichteinhaltung der sicherheitstechnischen Anweisungen dieser Bedienungsanleitung und für die daraus resultierenden Schäden haften der Hersteller und der Händler nicht. Dies gilt insbesondere bei Überladung und nicht ordnungsgemäßer Beseitigung von Mängeln so wie bei Benutzung in Wettkämpfen.

Zur bestimmungsgemäßen Verwendung gehört auch die Einhaltung der vom Hersteller vorgeschriebenen Betriebs-, Wartungs- und Instandhaltungs- Anweisungen sowie Bedienungsanleitung, sowie der Wartungs- und Benutzungshinweise Ihres Fachhändlers.

Bewahren Sie unbedingt Ihren Kaufbeleg und Garantieheft auf! Ohne diese Belege ist die Inanspruchnahme der Gewährleistung nicht möglich.

Die Garantie gilt nur bei Vorlage des Kunden-Kaufbeleges zusammen mit dem Garantieheft, aus dem Kaufdatum, Händleradresse, Modell und Rahmennummer hervorgehen müssen..

DIE GARANTIE BEZIEHT SICH NICHT AUF FOLGENDE MÄNGEL:

Ausgeschlossen sind Schäden durch Verschleiß, Vernachlässigung (mangelhafte Pflege und Wartung), Sturz, Überlastung durch zu große Beladung, durch unsachgemäße Montage und Behandlung sowie durch Veränderung des Fahrrades (An- und Umbau von zusätzlichen Komponenten, Verwendung von Ersatzteilen, die dem Kellys-Original nicht entsprechen). Bei Wettbewerbsinsatz, Sprüngen oder Überanspruchungen anderer Art besteht ebenfalls kein Garantieanspruch.

Im Interesse einer langen Lebensdauer und Haltbarkeit der Komponenten müssen die Montagevorschriften der Hersteller (v.a. Drehmomente bei Schrauben) und die vorgeschriebene Wartungsintervalle genau eingehalten werden. Bei Nichteinhaltung der Montagevorschriften und Prüfintervalle erlischt die Garantie.

Bei folgenden Mängeln und Teilen besteht kein Garantieanspruch:

Verschleißteile- die einem natürlichen nutzungsbedingten Verschleiß unterliegen - Teile, Komponenten,

Baugruppen und Federelemente des Fahrrads (Dichtungen, Buchsen usw.) sind bei unsachgemäßem Gebrauch oder bei Einsätzen mit Wettkampfscharakter von der Gewährleistung ausgeschlossen.

A HINWEIS : Benutzungen die auf normale Verschleiß während der Nutzung beruhen (z.B.verschleiß der Kette, Ritzeln, Handgriffe, Bremsbeläge, Lackkratzer usw.) Abnorme Belastung, Fahrlässigkeit, unsachgemäße Verwendung und Missbrauch, Schäden infolge von Unfällen oder Kollisionen.

Der autorisierte Händler muß das Rad fahrbereit machen, so das die sichere Funktion gewährleistet ist. Der Händler hat eine Endkontrolle und Probefahrt durchzuführen.

VERLÄNGERTE GARANTIE FÜR FAHRRADRAHMEN

Die Firma KELLYS BICYCLES s.r.o. gewährleistet für den Rahmen des gekauften Fahrrads nach dem Verlauf der gesetzlich gegebenen 24-monatigen Garantiefrist eine verlängerte Garantie für den Erstbesitzer, angeführt in diesem Garantieschein für den Zeitraum von weiteren 36 Monaten, jedoch höchstens bis zu 60 Monaten vom Erwerbstag des Fahrrads vom Erstbesitzer, angeführt in diesem Garantieschein (weiter nur „verlängerte Garantie“), und dies unter folgenden Bedingungen:

- Beim Erstbesitzer angeführt in diesem Garantieschein muss es sich um eine natürliche Person handeln, welche das Fahrrad für seinen persönlichen Erholungsbedarf (nicht zum Zweck des Unternehmens, oder anderer Verdienstätigkeiten oder Rennbedarfs) gekauft hat und das Fahrrad für seinen persönlichen Erholungsbedarf nutzt; diese verlängerte Garantie ist unübertragbar auf eine weitere Person – falls der Erstbesitzer des Fahrrads die Eigentumsrechte zum Fahrrad auf eine weitere Person überträgt, erlöscht somit die verlängerte Garantie,
- Das Fahrrad wird im System der Firma KELLYS BICYCLES s.r.o. auf der Webseite www.kellysbike.com bis zu 60 Tagen vom Erwerb registriert und die registrierten Daten werden mit den Daten auf dem Garantieschein des Fahrrads übereinstimmen,
- Der Erstbesitzer legt bei der Reklamation ein korrekt ausgefülltes Original des Garantiescheins und das Originalbeleg über den Fahrraderwerb vor,
- Das Fahrrad wird während der gesamten Garantiefrist einschließlich der verlängerten Garantiefrist regelmäßigen jährlichen technischen Kontrollen in einer Fachwerkstatt unterzogen, mit Vermerk über diese Kontrollen im Garantieschein, wobei die erste Garantiekontrolle nach 100 km durchgeführt werden muss. Die Kosten für Komponenten, welche der gängigen Abnutzung bei der Fahrradnutzung unterliegen und bei der Garantiekontrolle ausgetauscht werden müssen und die Servicearbeiten damit verbunden, trägt der Käufer (Erstbesitzer),
- Das vorgelegte Fahrrad zur Reklamation muss in unveränderter Farbkombination sein und

der reklamierte Rahmen darf nicht zum Zweck der Reklamation selbstständig (demontiert) vorgelegt werden. Die Komponenten oder Komponentenaufstellungen, falls diese während der Fahrradnutzung geändert werden, müssen in Übereinstimmung mit der ursprünglichen Fahrradspezifikation sein.

- Der Gegenstand der verlängerten Garantie ist nur die Rahmenkonstruktion, nicht der Rahmenlack,
- Die Kosten für Fahrradkomponenten, welche infolge der veränderten Rohrdurchmesser des getauschten Rahmen unvermeidlich ausgetauscht werden müssen und die Servicearbeiten damit verbunden, trägt der Käufer (Erstbesitzer).
- Die verlängerte Garantie bezieht sich nicht auf Karbonrahmen und bei vollständig gefederten Rahmen bezieht sich die verlängerte Garantie nicht, sowohl auf die hintere Drosseleinheit, wie auch auf keine beweglichen Rahmeneinbettungen (Schwingen, Bolzen).

Eine unvermeidliche Voraussetzung für die Rechtsentstehung aus der verlängerten Garantie für den Fahrradrahmen ist nämlich, dass alle oben genannten Bedingungen ausnahmslos erfüllt werden. Falls welche auch immer der oben genannten Bedingungen nicht erfüllt wird, und zwar nur teilweise, entstehen keine Rechte aus der verlängerten Garantie.

Der Hersteller haftet dafür, dass er im Verlauf der verlängerten Garantiefrist die Kosten für den Rahmenumtausch, dessen Mangelursache ein Material- oder Produktionsfehler ist trägt. Der Hersteller erklärt ausdrücklich, dass im Verlauf der verlängerten Garantiefrist keine weiteren Rechte, als das Recht für den Rahmenumtausch am Fahrrad, unter den Bedingungen definiert in diesem Garantieschein im Kapitel „Verlängerte Garantie für Fahrradrahmen“ für den Käufer – oben genannten Erstbesitzer des Fahrrads - entstehen und der Hersteller keine weiteren Rechte durch die verlängerte Garantie gewährleistet.

Aus dem Grund der begrenzten Zugänglichkeit des Ursprungsmodells, was den reklamierten Rahmen angeht, kann die Lieferzeit für den neuen Rahmen länger als 30 Tage betragen, wobei sich der Hersteller verpflichtet, dass diese laut seinen Möglichkeit so kurz wie möglich sein wird. Der Hersteller behält das Recht vor, einen Rahmen aus der aktuellen Produktion mit ähnlichen technischen Parametern in gleicher Qualität, jedoch nicht gleicher Farbe zu liefern. Die Kontaktperson, bei der die verlängerte Garantie geltend gemacht wird ist der Fahrradverkäufer – der Verkäufer ist berechtigt zu entscheiden, ob die Reklamation anerkannt und wie diese erledigt wird.

Diese über den Standard hinausgehende Garantiefrist ist ein freiwilliger Akt der Firma KELLYS BICYCLES s.r.o. und auf diese beziehen sich die Bestimmungen aus dem BGB oder anderen allgemein gültigen Rechtsvorschriften nicht, jedoch gelten für diese ausschließlich die Bedingungen angeführt in diesem Garantieschein, im Kapitel „Verlängerte Garantie für Fahrradrahmen“.

Die Rechte aus der verlängerten Garantie für den Fahrradrahmen werden erlöschen, falls diese nicht im oben definierten Zeitraum der verlängerten Garantiefrist geltend gemacht werden.



Gentile Cliente,
grazie per aver acquistato una bicicletta KELLYS. Le consigliamo vivamente di leggere innanzitutto il manuale d'uso per godere al meglio dei vantaggi del prodotto e anche per ragioni di sicurezza. In questo modo avrà una migliore conoscenza del funzionamento generale della sua bicicletta.
Il Suo agente KELLYS Le fornirà servizi di assistenza e riparazione in garanzia per il Suo nuovo acquisto.

TIPO DI UTILIZZO DELLA BICICLETTA

La bicicletta è progettata per l'impiego fuori strada su terreni difficili e accidentati, ma anche su strade pubbliche e piste ciclabili. In caso di circolazione su strade pubbliche (specie con visibilità ridotta), è necessario munire la bicicletta di luci e riflettori secondo le norme nazionali applicabili.

⚠ AVVERTIMENTO IMPORTANTE

Nel caso dell'utilizzo scorretto si rischia un incidente grave, la morte o i danni materiali o altri!

Se la bicicletta è dotata del sistema elettronico Shimano Di2, si prega di cercare le informazioni tecniche su questo sistema nel sito web ufficiale della società Shimano www.si.shimano.com

REGOLAZIONE DELLA SELLA, POSIZIONE DEL MANUBRIO E DELL'ATTACCO

Tutte le parti funzionali della bicicletta sono regolate dal produttore e verificate dal rivenditore locale. Pertanto la bicicletta può essere utilizzata subito in tutta sicurezza. L'unica operazione da compiere è la regolazione della sella, del manubrio e dell'attacco per un utilizzo più agevole della bicicletta e per il corretto e sicuro funzionamento dei freni e dello sterzo.

SELLA

REGOLAZIONE DELL'ALTEZZA DELLA SELLA

Dopo essersi seduti sulla bicicletta, posizionare i piedi sul pedale più vicino a terra, appoggiando il tallone sul pedale. Per regolare al meglio l'altezza della sella, la gamba deve essere allungata e leggermente piegata al livello del ginocchio. Se la sella è troppo alta si sovraccaricheranno i muscoli degli arti inferiori e della schiena. Se la sella è invece troppo bassa, si sovraccaricheranno il ginocchio e i muscoli delle anche.

⚠ ATTENZIONE

L'altezza minima della sella, misurata perpendicolarmente al pavimento, deve essere almeno 635 mm.

REGOLAZIONE DELLA POSIZIONE DELLA SELLA E INCLINAZIONE

La posizione consigliata per la sella è quella parallela al terreno. Provare diverse posizioni per scegliere quella più adatta. La sella può essere spostata in avanti o indietro rispetto al manubrio. Per regolare

l'inclinazione e lo spostamento della sella, allentare le viti sul blocco del tubo reggisella, spostare la sella nella posizione desiderata e regolare l'inclinazione; quindi serrare la vite per mantenere la sella salda e sicura nella posizione richiesta. Assicurarsi che la sella sia correttamente serrata.

⚠ AVVERTIMENTO IMPORTANTE

Sul reggisella è presente un segno che indica la profondità di inserimento minima del reggisella nel telaio della bicicletta. Il segno di inserimento minimo del reggisella non deve essere visibile. Dopo aver inserito il reggisella nel telaio, assicurarsi che il segno di inserimento minimo del reggisella non sia visibile al di sopra del telaio della bici. La vite di bloccaggio o il meccanismo di rilascio rapido del reggisella devono essere correttamente serrati in modo che il reggisella non si muova nel telaio. Spostare la leva di rilascio rapido solo sui lati, in posizione APERTA o CHIUSA. Non girare la leva di rilascio rapido quando è bloccata. Potrebbe danneggiarsi!

⚠ ATTENZIONE

Per le bici NOID 70 e NOID 90, eventualmente un altro modello NOID, la profondità minima dell'inserimento del reggisella nel telaio è di 100 mm. La lunghezza massima ammissibile della parte estratta del reggisella è di 110 mm.

Valori consigliati della coppia di serraggio per il reggisella nel telaio:

Vite M4 - vite di arresto del reggisella su telaio bicicletta in composito di carbonio	4,5 Nm
Vite M5 - vite di fissaggio del reggisella sul telaio della bici in lega di alluminio	6 Nm
Vite M8 - vite morsetto reggisella	25 Nm

Valori consigliati per la coppia di serraggio della vite del tubo sella:

Vite M5	10 - 12 Nm
Vite M6	12 - 15 Nm
Vite M8	20 - 25 Nm

MANUBRIO E ATTACCO

ATTACCO (ATTACCO TIPO A-HEAD)

L'attacco di tipo A-head viene fissato sul collo della forcella e serrato con due viti a brugola. L'altezza dell'attacco e del manubrio è regolata con degli anelli collocati tra l'attacco e la serie sterzo o sostituendo l'attacco con uno di diversa angolatura. Con l'attacco del manubrio è possibile regolare anche il gioco della serie sterzo. Allentare le due viti a brugola presenti sul fermo dell'attacco, che fissano l'attacco alla forcella; quindi allentare anche la vite sulla serie sterzo. Regolare il gioco della serie sterzo allentando o serrando l'apposita vite per agevolare la rotazione della forcella. Non lasciare che la serie sterzo abbia il suo gioco spontaneo. Prima di tutto serrare la vite della serie sterzo. Quindi regolare la direzione dell'attacco, serrandolo con le due viti a brugola sul morsetto dell'attacco.



COMPONENTI DELLA BICICLETTA



**Valori della coppia di serraggio:**

Vite M4 per morsetto attacco manubrio	5 Nm*
Vite M5 per morsetto attacco manubrio	5 Nm*
Vite M4 per morsetto manubrio	5 Nm*

*Rispettare i valori consigliati, salvo specifiche variazioni nelle istruzioni relative al prodotto.

ATTACCO CON FILETTATURA

Questo tipo di attacco è inserito nel collo della forcella ed è fissato al suo interno con un dado e una vite lunga a forma di tronco obliquo. Allentare la vite lunga e centrare l'attacco, regolando il livello e la direzione dell'attacco. Se si ha difficoltà ad allentare l'attacco, battere sulla vite con un martello di gomma.

⚠ AVVERTIMENTO IMPORTANTE

Sull'attacco è presente un segno che mostra l'altezza massima consentita per l'attacco. Il segno non deve essere visibile. Non fissare mai l'attacco così in alto da rendere il segno visibile!

Valori della coppia di serraggio:

Vite distanziale attacco M6	20 Nm*
Vite M6 manicotto manubrio	20 Nm*

*Rispettare i valori consigliati, salvo specifiche variazioni nelle istruzioni relative al prodotto.

MANUTENZIONE DELLA BICICLETTA

Si ricorda di effettuare una manutenzione appropriata per avere sempre la bicicletta in buone condizioni. Verificare regolarmente che tutte le viti della bicicletta siano correttamente serrate.

Durante l'uso, manutenzione e manipolazione non toccare le parti della bici in movimento, come ad esempio le ruote, la catena, i dischi freno, i pignoni e la corona, le pulegge del deragliatore, le pedivelle, i copertoni e simili. Le mani o gli abiti si possono impigliare e si rischia la ferita. Non toccare inoltre le molle degli ammortizzatori e le staffe del freno, rischio di schiacciamento, taglio o di altra ferita. Durante l'uso, manutenzione e altra manipolazione con la bici, valutare il rischio specifico della presa dagli organi in movimento e usare la bici considerando tale rischio.

GUARNITURA E PEDALI

Dopo i primi 20 km serrare la guarnitura e anche i pedali alle pedivelle. Verificare che i bulloni delle pedivelle siano serrati correttamente. Verificare che le viti della pedivella sinistra siano ben serrate quando l'asse del movimento centrale è integrato con la pedivella destra.

⚠ AVVERTIMENTO IMPORTANTE

Quando si verifica il fissaggio delle pedivelle all'asse del movimento centrale è indispensabile che non vi sia alcuno sganciamento progressivo delle pedivelle, pena danni irreparabili alle stesse. Le pedivelle danneggiate devono essere sostituite con pedivelle nuove. Per la sostituzione delle pedivelle si prega di rivolgersi a un servizio di assistenza specializzato. I pedali devono

essere saldamente fissati alle pedivelle. Verificare regolarmente il serraggio dei pedali; i pedali potrebbero progressivamente allentarsi con conseguenti danni alla filettatura nella pedivella. I danni sopra indicati non sono coperti da garanzia.

MONTAGGIO DEI PEDALI

In genere i pedali sono contrassegnati sull'asse con la lettera R (pedale destro) e con la lettera L (pedale sinistro).

1. Prima di procedere con il montaggio è necessario lubrificare la filettatura sui pedali.
2. Avvitare il pedale destro (R) nella filettatura della pedivella destra (con la corona) girando verso destra.
3. Avvitare il pedale sinistro (L) nella filettatura della pedivella sinistra girando verso sinistra.
4. Serrare saldamente con uno strumento adeguato. Assicurarsi che il bordo dell'asse del pedale combaci con la pedivella.

⚠ AVVERTIMENTO IMPORTANTE

I pedali con sistema clip-in e quelli con cinturino tengono il piede ben legato al pedale, garantendo una maggiore efficienza nella pedalata. Questi pedali richiedono l'impiego di scarpe speciali da ciclista, che si adattano al meccanismo clip-in.

Per l'uso di questi pedali è necessario avere buona esperienza. Prima di andare in bici si consiglia, pertanto, di provare l'attacco e lo sgancio dei pedali in un luogo sicuro.

COMPONENTI DEL MOVIMENTO CENTRALE

Entrambe le boccole dei componenti del movimento centrale devono essere saldamente serrate sul telaio. Si raccomanda di verificarle periodicamente, specie dopo aver usato la bici in condizioni umide e fangose. I componenti del movimento centrale devono ruotare senza frizionamenti e in maniera del tutto liscia; altrimenti si consiglia di rivolgersi a un servizio di assistenza specializzato.

COMPONENTI SERIE STERZO

I componenti della serie sterzo devono essere sufficientemente serrati e correttamente montati. In caso di allentamenti, procedere come segue:

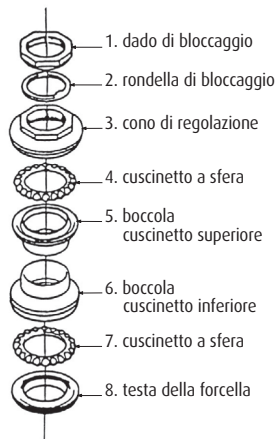
1. Reggere il cono di regolazione (3) con una chiave a destra e allentare il dado di bloccaggio (1) con un'altra chiave.
2. Serrare il cono di regolazione in modo da evitare allentamenti e facendo sì che la forcella si muova agevolmente.
3. Reggere nuovamente il cono di regolazione e serrare il dado di bloccaggio fissando i componenti.

⚠ AVVERTIMENTO IMPORTANTE

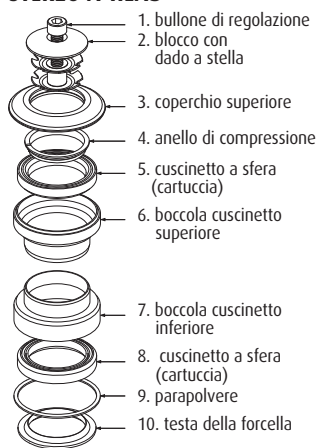
Prima di iniziare a pedalare assicurarsi che la forcella si muova liberamente nella serie sterzo, ma senza risultare allentata.



COMPONENTI SERIE STERZO



COMPONENTI SERIE STERZO A-HEAD



COMPONENTI SERIE STERZO A-HEAD

La serie sterzo deve essere adeguatamente serrata. Verificare che la forcella giri agevolmente nella serie sterzo, ma senza gioco. Prima di usare la bicicletta verificare sempre che tutte le viti dell'attacco del manubrio siano ben serrate. Se la serie sterzo ha troppo gioco procedere come segue:

- allentare le due viti a brugola sul fermo dell'attacco del manubrio (che regge l'attacco sul collo della forcella) e allentare anche la vite della serie sterzo (1)
- regolare il gioco della serie sterzo allentando o serrando la rispettiva vite, in modo che la forcella giri agevolmente e che la serie sterzo non abbia gioco
- verificare che i componenti della serie sterzo siano ben inseriti l'uno nell'altro e che il collo della forcella sia correttamente integrato nella serie sterzo
- serrare la vite della serie sterzo

- a questo punto impostare la direzione dell'attacco manubrio e serrare le due viti a brugola sul fermo dell'attacco, rendendo stabile e sicura la serie sterzo.

⚠ AVVERTIMENTO IMPORTANTE

Prima di iniziare a pedalare verificare che le viti sul corpo dell'attacco del manubrio siano saldamente serrate. Al fine di garantire il corretto funzionamento dei componenti della serie sterzo è necessario lubrificarli regolarmente (a seconda della frequenza di utilizzo della bicicletta) con un lubrificante adeguato. Per un corretto smontaggio, rimontaggio e serraggio dei componenti (affinché funzionino senza problemi) è necessario avere determinate conoscenze e capacità; si raccomanda pertanto di rivolgersi al servizio di assistenza specializzato.

SISTEMA DEGLI INGRANAGGI

Il sistema degli ingranaggi è formato dalle leve del cambio (o morse del cambio), i cavi del cambio, i deragliatori anteriore e posteriore, la corona, la ruota libera (pacco pignoni) e la catena. Il sistema è regolato dal produttore; non effettuare alcuna modifica al sistema degli ingranaggi, a meno che non sia necessario. Cambiare la marcia solo quando si pedala in avanti. Mai cambiare la marcia applicando una forza eccessiva! La funzionalità del sistema dipende soprattutto dal movimento agevole dei cavi nella guaina e dal sistema del cambio (pignoni, ruote dentate e catena). Tenere il sistema del cambio sempre pulito! Lubrificare i cavi con olio al teflon per proteggerli contro la corrosione e far sì che funzionino senza problemi, prolungandone anche la vita utile.

DERAGLIATORE POSTERIORE

Il deragliatore posteriore sposta la catena sui pignoni posteriori cambiando il rapporto di trasmissione tra corona anteriore e pignoni posteriori. Il deragliatore posteriore è comandato dalla leva di cambio destra (morsa di cambio destra). Durante l'impiego il sistema deragliatore può essere soggetto a perdita della sua sintonizzazione:

• REGOLAZIONE LIMITE INFERIORE

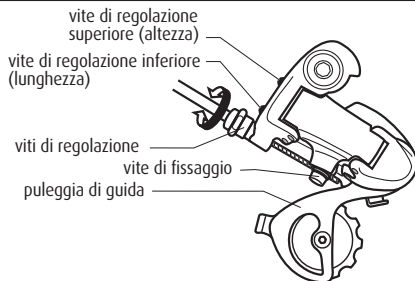
Impostare la catena sul pignone più piccolo. Allentare la vite di fissaggio, che a sua volta allenterà il cavo di comando. Impostare la puleggia di guida sotto il bordo esterno del pignone più piccolo, girando la vite di regolazione superiore (H). Inserire il cavo di comando nel solco sotto la vite di fissaggio, allungandolo con una pinza e poi serrando la vite.

• REGOLAZIONE LIMITE SUPERIORE

Impostare il cambio sul pignone più grande. Impostare la puleggia di guida nella posizione intermedia sotto il pignone più grande, girando la vite di regolazione inferiore (L). Provare il funzionamento della catena con tutte le marce.

**• SINTONIZZAZIONE DERAGLIATORE POSTERIORE**

Tenere la ruota posteriore staccata dal suolo e far girare le pedivelle. Girare il bullone di regolazione (la vite è attraversata da una guaina con un cavo interno) sulla puleggia di guida, finché il cambio non va tutto liscio, senza alcun rumore di disturbo.

DERAGLIATORE POSTERIORE**▲ AVVERTIMENTO IMPORTANTE**

Prima dell'uso verificare sempre la corretta regolazione dei limiti del deragliatore posteriore. Se il limite superiore è allentato, la puleggia di guida potrebbe collidere con i raggi e causare danni ai raggi delle ruote e anche infortuni gravi.

DERAGLIATORE ANTERIORE

Il deragliatore anteriore cambia il rapporto di trasmissione spostando la catena sulla corona. La guida della catena deve essere parallela alla corona per poter funzionare correttamente. Il deragliatore anteriore è comandato dalla leva di cambio sinistra (morsa di cambio sinistra), il cavo di comando deve essere ben tirato. È possibile che durante l'uso della bicicletta il cavo di comando si allenti e che il sistema del deragliatore anteriore perda la sua sintonizzazione:

• REGOLAZIONE LIMITE INFERIORE

Se la catena cade dalla corona più piccola significa che la guida della catena è troppo vicina al telaio della bicicletta. Girare la vite di regolazione del limite inferiore in senso orario.

• REGOLAZIONE LIMITE SUPERIORE

Se la catena cade dalla corona più grande significa che la guida della catena è troppo lontana dal telaio della bicicletta. Girare il bullone di regolazione superiore in senso antiorario. Verificare l'adeguatezza delle impostazioni provando tutte le marce.

• SINTONIZZAZIONE DERAGLIATORE ANTERIORE

È necessario eliminare qualsiasi allentamento del cavo di comando, svitando la vite di fissaggio del cavo e poi allungando il cavo con una pinza. Serrare la vite di fissaggio. Verificare il funzionamento.

DERAGLIATORE ANTERIORE**CATENA**

La catena trasmette la potenza dai pedali alla ruota posteriore della bicicletta ed, essendo uno dei componenti della bicicletta più sollecitati, richiede una particolare manutenzione. Il deragliatore posteriore assicura la corretta tensione della catena. La vita utile della catena può essere prolungata con una pulizia regolare, rimuovendo impurità di tipo meccanico (ad es. polvere, fango). Per la lubrificazione della catena si consiglia di usare l'olio al teflon. Il vostro rivenditore vi fornirà informazioni sul lubrificante adeguato. Le maglie della catena si allargano utilizzando la bicicletta. Eventuali segni di usura o danni alla catena possono causare danni al pacco pignoni e alle corone. Se la bicicletta è utilizzata regolarmente su terreni duri (ad es. bagnati e fangosi) la catena dovrà essere sostituita con una nuova ogni 1000 km. La catena usurata va sostituita con una dello stesso tipo e con lo stesso numero di maglie.

SISTEMA DI FRENATURA

Il sistema di frenatura, composto dalle leve dei freni, da cavi, pinze anteriore e posteriore e dai pattini del freno, è una delle parti più importanti della bicicletta. La leva del freno di destra agisce sul freno posteriore; la leva del freno di sinistra agisce sul freno anteriore. I freni sono registrati dal produttore. Per la vostra sicurezza, si raccomanda di non apportare alcuna modifica alle regolazioni del sistema di frenatura, a meno che non sia strettamente necessario! Verificare regolarmente l'usura delle superfici di attrito e dei pattini dei freni, tenendo puliti i cerchi. Se il sistema di frenatura perde la giusta impostazione, è necessario regolarlo o rivolgersi a un servizio assistenza specializzato.



CAVI FRENO

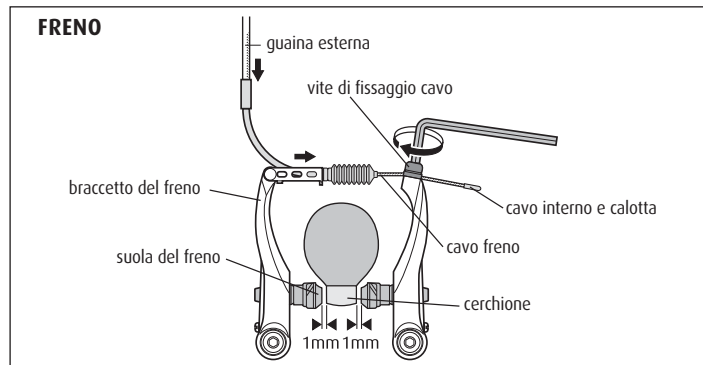
Il sistema di frenatura della bicicletta è efficiente soltanto se i cavi dei freni sono correttamente tirati. I cavi del freno possono essere impostati regolando le viti sulle leve dei freni. Lubrificare i cavi dei freni e le coperture esterne con dell'olio, facendo in modo che i cavi funzionino senza alcuna anomalia. La boccola finale deve essere posizionata sulla parte finale del cavo per evitare che si pieghi o si danneggi. I cavi danneggiati o eccessivamente usurati devono essere sostituiti.

REGOLAZIONE DEI FRENI

Le suole del freno devono trovarsi a 1 mm dal cerchio (per i freni di tipo V).

⚠ AVVERTIMENTO IMPORTANTE

Le suole del freno non devono mai toccare lo pneumatico per evitare che si surriscaldi! Verificare il livello di usura dei pattini e sostituirli, se necessario. Sostituire le suole usurate con nuovi pezzi originali adeguati al tipo di freno.



1. Allentare il dado di sicurezza della vite di regolazione presente sulla leva del freno. I pattini devono essere collocati il più vicino possibile al cerchio. Girare la vite di regolazione in senso antiorario rispetto alla filettatura. Fissare il dado di sicurezza.

2. Se il cavo è troppo lento, girare la vite di regolazione presente sulla leva del freno in senso orario (nel senso della filettatura). A questo punto allentare la vite di fissaggio del cavo sul braccetto del freno. Allungare il cavo in modo che i pattini del freno siano allineati con il cerchio. Serrare saldamente la vite e verificare i freni.

⚠ AVVERTIMENTO IMPORTANTE

Prestare attenzione quando si frena su superfici bagnate – la distanza di frenatura della bicicletta sarà maggiore! Prima di usare la bicicletta, verificare sempre che il sistema di frenatura sia in perfette condizioni.

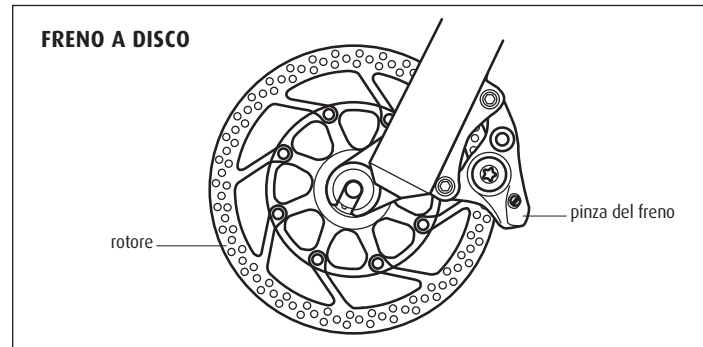
FRENI A DISCO

I freni a disco sono già regolati dal costruttore e controllati dal rivenditore; pertanto è possibile utilizzare la bicicletta fin da subito e in tutta sicurezza.

REGOLAZIONE DELLA POSIZIONE DELLE LEVE DEL FRENO A DISCO

Per assicurare un controllo perfetto e sicuro durante l'impiego della bici, è possibile regolare la posizione delle leve dei freni sul manubrio:

1. Allentare le viti sulla struttura della leva del freno.
2. Regolare in modo adeguato la posizione della leva del freno sul manubrio per assicurare un perfetto controllo della bici. Serrare le viti sulla struttura della leva del freno.





REGOLAZIONE DELLA POSIZIONE DEL FRENO A DISCO - DISTANZA

All'interno della leva del freno è presente una vite per regolare la distanza tra la leva e il manubrio. Regolare la distanza a seconda del modello dei freni:

- con la chiave a brugola presente all'interno della leva del freno oppure
- con la vite di regolazione integrata nella leva del freno (la configurazione dipende dal tipo di freno e dal costruttore).

La posizione della leva del freno (vicino o lontano dal manubrio) può essere regolata girando la vite di regolazione o la vite a brugola.

MANUTENZIONE DEL FRENO A DISCO

Se non si ha l'esperienza e l'attrezzatura giusta, consigliamo vivamente di recarsi presso un centro assistenza professionale. Eventuali interventi non professionali sul sistema del freno a disco potrebbero provocare una riduzione dell'effetto frenante o addirittura la rottura completa dei freni.

ROTORE DEL FRENO A DISCO

È necessario verificare regolarmente lo stato del rotore. Il rotore si usura e si graffia per via delle frenate. Il rotore danneggiato va sostituito con uno nuovo.

▲ AVVERTIMENTO IMPORTANTE

Il rotore si riscalda per via delle frenate. Pertanto si prega di agire con prudenza quando si smontano le ruote dalla forcella o dal telaio. Un rotore particolarmente surriscaldato potrebbe causare ustioni!

PATTINI DEL FRENO A DISCO

I pattini del freno si usurano con le frenate, causando una graduale riduzione dell'effetto frenante. Quando i pattini del freno sono usurati, i freni fanno rumore oppure si nota una minore efficienza nella frenata. I pattini usurati vanno sostituiti con dei pattini nuovi. Il rivenditore vi consiglierà i pattini più adatti per voi.

SOSTITUZIONE DEL LIQUIDO DEI FRENI

L'aria nel sistema dei freni a disco potrebbe ridurre l'efficacia della frenata o addirittura causare la rottura dei freni a disco. Pertanto è necessario eliminare l'aria dai freni o eventualmente riempirla con del liquido per freni.

▲ AVVERTIMENTO IMPORTANTE

Il sistema idraulico dei freni a disco è riempito con del liquido per freni standard o con olio minerale. Questi due liquidi possono anche essere mescolati tra loro. Per riempire o sostituire il liquido dei freni è consentito impiegare esclusivamente il liquido consigliata dal costruttore. Per sostituire il liquido o i tubi sono richieste esperienza e attrezzature specifiche; pertanto si consiglia di recarsi presso un centro assistenza qualificato.

PULIZIA DEL FRENO A DISCO

Il rotore dei freni a disco, i pattini e i freni vanno tenuti puliti. Le impurità del rotore causate da olio o altri lubrificanti (ad esempio, benzina) devono essere immediatamente rimosse. Se i pattini dei freni a disco presentano impurità lasciate dal liquido dei freni, sarà necessario sostituirli con dei pattini nuovi.

1. Prima di ciascun impiego della bicicletta accertarsi che il sistema dei freni a disco funzioni perfettamente. Premere ripetutamente la leva del freno e verificare che il sistema di frenata funzioni adeguatamente.
2. Verificare regolarmente che le viti del sistema dei freni siano ben serrate. Eventuali viti allentate possono causare malfunzionamenti del sistema dei freni.
3. Il calibro e il rotore del freno a disco si surriscaldano durante le frenate. Dopo una frenata evitare di toccarli immediatamente; le parti surriscaldate potrebbero provocare ustioni.
4. Apprendere come utilizzare adeguatamente il sistema dei freni. Se si frena con eccessiva intensità usando il freno anteriore, può verificarsi il rischio di cadute e infortuni. Se i freni a disco non sono correttamente regolati o non vengono utilizzati adeguatamente, può verificarsi il rischio di infortuni gravi.

ROUE AVANT ET ARRIÈRE

Prima di ogni utilizzo verificare che la ruota sia ben fissata servendosi della leva di sganciamento rapido (ovvero la leva deve essere in posizione „CHIUSA“). Durante il fissaggio della ruota nel telaio o nella forca procedere come segue: inserire l'asse del meccanismo a bloccaggio rapido nel mozzo della ruota. Mantenere l'orientamento giusto delle molle (i lati più larghi delle molle sono orientati verso l'esterno, verso il dado/la leva. I lati stretti sono orientati verso sé stessi). Avvitare l'asse del meccanismo a bloccaggio rapido sul dado di fissaggio, nel senso orario.

La leva di sganciamento rapido permette di smontare e rimontare facilmente la ruota senza attrezzi. Prima di utilizzare la bicicletta verificare che la ruota sia centrata nella forcella. Serrare il dado dello sganciamento rapido in modo che la leva crei resistenza nel momento della chiusura. Quando il sistema a sganciamento rapido è chiuso nella posizione di blocco, le estremità delle forcelle devono avvicinarsi. **Spostare la leva di sganciamento rapido solo ai lati per raggiungere la posizione APERTA o CHIUSA. Non girare mai il sistema di sganciamento rapido quando è chiuso, altrimenti potrebbe danneggiarsi!**

Se le ruote sono fissate con i dadi, è necessario controllarli prima di ogni utilizzo della bicicletta accertandosi che le ruote siano correttamente fissate.

Valori della coppia di serraggio:

M10 dado dell'asse del mozzo

30 - 40 Nm

Si raccomanda di verificare periodicamente i mozzetti delle ruote, specie dopo aver usato la bici in condizioni umide e fangose. Il mozzo dell'asse deve ruotare senza alcun attrito, in maniera del tutto liscia. Se così non



fosse, neppure dopo la regolazione dei coni dell'asse e del dado di sicurezza, sarà necessario smontare il mozzo, pulire gli anelli dei cuscinetti e le sfere, lubrificarli con un nuovo lubrificante, rimontare e regolare di nuovo il mozzo. Se non si è in grado di svolgere questo tipo di manutenzione, si consiglia di rivolgersi a un centro di assistenza specializzato.

CERCHI

Prima di utilizzare la bicicletta verificare che le ruote siano ben centrate e che i cerchi non siano danneggiati. L'uso della bicicletta o i terreni accidentati possono causare solchi o crepe. Le zone laterali dei cerchi tendono a usurarsi con le frenate. Su ciascun lato dei cerchi è presente un sistema di sicurezza che indica la deformazione sul lato del cerchio. L'eventuale piegamento della zona laterale del cerchio è un segno di usura che causa frenatura spontanea. L'utilizzo di una bicicletta in condizioni danneggiate è pericoloso e dunque il cerchio difettoso va sostituito!

PNEUMATICI

Non utilizzare mai la bicicletta con gli pneumatici sgonfi. Rispettare le pressioni consigliate riportate sul lato di ciascun pneumatico.

Calcolo delle unità di misurazione della pressione riportato sugli pneumatici: $100\text{kPa} = 14,22 \text{ P.S.I.} = 1 \text{ bar} = 1 \text{ at}$ In caso di foratura, sostituire sempre la camera d'aria danneggiata con una nuova che abbia gli stessi parametri di quella precedente. I parametri sono contrassegnati su ciascun tubo o sui lati degli pneumatici.

TELAIO E FORCELLA

Verificare regolarmente che il telaio e la forcella della bicicletta non siano danneggiati. I danni al telaio o alla forcella sono causati principalmente da incidenti o cadute. Non utilizzare la bicicletta se il telaio o la forcella sono danneggiati, pena il rischio di infortuni gravi!

TELAIO IN CARBONIO COMPOSITO

I telai per biciclette in carbonio composito presentano ottime caratteristiche in termini di guida, elevata rigidità, peso esiguo e assorbimento delle vibrazioni. Eventuali sovraccarichi o colpi di una certa entità potrebbero causare danni (crepe) alla struttura in carbonio.

⚠ ATTENZIONE

Se usati in modo appropriato, i telai delle biciclette in materiale composito presentano valori di fatica più alti rispetto a quelli in materiale metallico. È necessario verificare regolarmente il telaio e la forcella, soprattutto dopo urti o incidenti. Sospendere immediatamente l'utilizzo della forcella o del telaio in carbonio se si notano delle crepe!

Prestare particolare attenzione durante il montaggio di componenti sul telaio in composito, specie quando si serra la vite di fissaggio del reggisella o quella del deragliatore anteriore. Rispettare i valori di coppia di serraggio consigliati!

Il telaio, o un altro componente, in fibra di carbonio, non deve essere esposto all'alta temperatura, nè alla temperatura estremamente bassa, ciò potrebbe causare le modifiche strutturali del materiale con la conseguente rottura. Il danneggiamento del carbonio non deve essere visibile, perciò raccomandiamo di sostituire tutti i componenti che sono stati esposti alle temperature estreme, o ad un urto forte, pur sembrando non danneggiati a vista.

Valori della coppia di serraggio per i componenti del telaio in composito di carbonio:

Vite M4 - vite morsetto reggisella	4,5 Nm
Vite M5 - vite morsetto deragliatore anteriore	6 Nm

⚠ ATTENZIONE

La vite di bloccaggio del reggisella deve essere correttamente serrata per evitare che il reggisella si muova nel telaio. Durante l'assemblaggio dei componenti in carbonio si consiglia di utilizzare una pasta specifica quando la vite del reggisella viene ben serrata secondo la coppia di serraggio consigliata, anche se il reggisella è inserito nel tubo del telaio. La pasta specifica contiene dei microgranuli che aumentano la frizione e consentono di utilizzare una coppia ridotta del 30%, riducendo quindi i rischi di danneggiamento dei componenti.

Se durante i lavori di manutenzione si usa un appoggio o una struttura metallica, non fissare mai la bici esercitando una pressione sul telaio, altrimenti potrebbero crearsi delle crepe.

Per le operazioni di manutenzione che richiedono l'uso di strumenti speciali si consiglia di rivolgersi a un servizio di assistenza specializzato.

FORCELLA DI SOSPENSIONE

Se la bicicletta è munita di forcella di sospensione, si raccomanda di rispettare le seguenti istruzioni:

REGOLAZIONE DELLA SOSPENSIONE

1. FORCELLA CON SOSPENSIONE

L'unità di regolazione della compressione della forcella è situata nella parte superiore destra dell'asta della forcella. La forcella con blocco sospensione (Lockout) è dotata di un'unità di regolazione della compressione collocata sull'asta sinistra. Girare l'unità di regolazione della compressione in senso orario per fornire una maggiore rigidità alla forcella (girando in senso antiorario la rigidità della forcella diminuisce).

2. FORCELLA CON SOSPENSIONE PNEUMATICA

La regolazione della compressione attraverso la forcella con sospensione pneumatica avviene pompando l'aria nella camera d'aria della forcella. La valvola dell'aria è situata nella parte superiore dell'asta sinistra della forcella.

**▲ AVVERTIMENTO IMPORTANTE**

La forcella è regolata dal costruttore e verificata dal rivenditore locale. Per il gonfiaggio nella forcella con sospensione pneumatica è necessaria una speciale pompa ad alta pressione dotata di manometro. Per il gonfiaggio nella forcella con sospensione pneumatica e per la sua regolazione sono necessarie esperienza e attrezzature adeguate. Pertanto si consiglia di far eseguire questo tipo di operazioni a un servizio assistenza specializzato.

BLOCCO SOSPENSIONE FORCELLA

Alcune forcelle sono munite di un sistema di bloccaggio idraulico. Il blocco consente di ridurre eventuali traballamenti della forcella, aumentando l'efficienza della pedalata in salita o durante gli sprint. L'unità di regolazione del blocco forcella è collocata nella parte superiore dell'asta destra. Il blocco viene azionato con una leva (con cartellino Lockout). Per azionare il blocco, ruotare la leva in senso orario; per sbloccare la sospensione ruotarla in senso antiorario e la forcella funzionerà normalmente.

COMANDO A DISTANZA DEL BLOCCO DELLA SOSPENSIONE DELLA FORCELLA

Se la bicicletta è dotata di una forcella con comando a distanza del blocco della forcella (Remote Lockout), collocato sul manubrio, procedere come segue: premere la leva o il pulsante (a seconda del modello della forcella) in direzione del manubrio per bloccare la forcella; premendo il pulsante in giù per sbloccare la sospensione, la forcella funzionerà normalmente.

▲ AVVERTIMENTO IMPORTANTE

Il blocco della sospensione della forcella viene impiegato quando ci si muove su terreni meno difficili. Su terreni accidentati è necessario bloccare la forcella, altrimenti il sistema potrebbe danneggiarsi!

SMORZAMENTO IN ESTENSIONE

L'unità di regolazione dello smorzamento in estensione regola la velocità alla quale la forcella deve tornare alla posizione originaria dopo una compressione. L'unità di regolazione si trova nella parte inferiore dell'asta della forcella destra. Per ridurre la velocità del ritorno della forcella (contrassegnato con „+“) ruotare l'unità di regolazione in senso orario (guardando la forcella dal basso). Per incrementare la velocità del ritorno della forcella (contrassegnato con „-“) ruotare l'unità di regolazione in senso antiorario. Uno smorzamento in estensione troppo lento potrebbe far sì che la forcella non sia in grado di "copiare" la superficie del terreno; uno smorzamento troppo rapido provoca, invece, i cosiddetti "calci" della forcella.

MANUTENZIONE DELLA FORCELLA

PULIZIA / LUBRIFICAZIONE - per un corretto funzionamento della forcella è necessario effettuare una manutenzione regolare, specie per quanto riguarda le aree di attrito tra le aste esterne e interne

della forcella. Le guarnizioni e le protezioni che proteggono le aree di attrito contro la polvere e la contaminazione non devono mai essere danneggiate e devono essere posizionate in modo tale da proteggere l'intero perimetro della zona di attrito. Tenere pulita la zona di scorrimento dell'asta interna. Dopo ogni uso rimuovere polvere e umidità con un panno morbido e poi lubrificare. Per la pulizia esterna della forcella servirsi di una soluzione detergente e una spazzola morbida. Durante le operazioni di pulizia prestare attenzione a non far andare l'acqua nello spazio tra le aste interne e esterne della forcella. Non utilizzare mai dispositivi di pulizia ad alta pressione. L'umidità e le impurità all'interno della forcella influiscono negativamente sul suo funzionamento. Lo sporco all'interno della forcella causa maggiore attrito tra le boccole e le aste interne, con una possibile riduzione della vita utile dei componenti della forcella.

Per un perfetto funzionamento della forcella seguire le istruzioni riportate qui sotto:

- Dopo ogni uso pulire le aste interne della forcella e le varie guarnizioni rimuovendo polvere, segni di umidità e fango.
- Dopo ogni 25 ore di esercizio (o dopo ogni utilizzo in condizioni estreme, come fango o sabbia bagnata):
 1. Lubrificare le guarnizioni con olio al teflon.
 2. Verificare che tutte le viti della forcella siano abbastanza serrate.
 3. Verificare eventuali danni ai componenti della forcella. Se si rilevano componenti danneggiati o usurati, sostituirli con nuovi pezzi originali. Non utilizzare mai la bicicletta con la forcella danneggiata!
- Si consiglia di far eseguire una verifica (ASSISTENZA 1) da parte di un servizio di assistenza specializzato dopo ogni 50 ore di esercizio.
- Si consiglia di far eseguire una verifica (ASSISTENZA 2) da parte di un servizio di assistenza specializzato dopo ogni 100 ore di esercizio.

ASSISTENZA 1 - operazioni di assistenza raccomandate: controllo del funzionamento della forcella, pulizia e lubrificazione delle boccole, lubrificazione del cavo con comando a distanza e del tubo, verifica dei parametri della coppia di serraggio, verifica della pressione dell'aria, controllo delle condizioni della forcella con particolare attenzione al deterioramento delle aste ed eventuali danni ai componenti della forcella.

ASSISTENZA 2 - operazioni di assistenza raccomandate: ASSISTENZA 1 + smontaggio forcella, pulizia di tutti i componenti della forcella, lubrificazione delle guarnizioni e dei raschiaolio, lubrificazione del comando di bloccaggio a distanza, verifica della pressione dell'aria e della guarnizione delle valvole, verifica dei parametri della coppia di serraggio.

▲ ATTENZIONE

Per la lubrificazione della forcella utilizzare lubrificanti al teflon di alta qualità. Non utilizzare lubrificanti al litio che potrebbero danneggiare alcune parti interne della forcella. Se la manutenzione della forcella richiede strumenti speciali, si consiglia di rivolgersi a un servizio assistenza specializzato.



OSPENSIONE POSTERIORE – AMMORTIZZATORE

Se la bicicletta è dotata di sospensione posteriore, procedere come segue:

REGOLAZIONE DELLA SOSPENSIONE

La sospensione con ammortizzatore pneumatico va regolata soffiando l'aria nella camera d'aria dell'ammortizzatore.

A ATTENZIONE

L'ammortizzatore è regolato dal costruttore ed è verificato dal rivenditore locale. Per gonfiare l'ammortizzatore è necessaria una speciale pompa ad alta pressione dotata di manometro. Per il gonfiaggio e la regolazione dell'ammortizzatore sono necessarie capacità e attrezzature specifiche; pertanto si consiglia di far eseguire tali operazioni a un centro assistenza specializzato.

BLOCCO DELLA SOSPENSIONE DELL'AMMORTIZZATORE

La funzione blocco (Lockout) consente di bloccare la sospensione dell'ammortizzatore, per aumentare l'efficienza della pedalata in salita o su terreni difficili. Dampers lock out is operated by lever on damper bottom side. La leva ha due posizioni: per disabilitare/bloccare la sospensione dell'ammortizzatore ruotare la leva verso la posizione "lock out"; per rilasciare l'ammortizzatore ruotare la leva dall'altro lato. In questo modo, la normale funzione di sospensione sarà abilitata.

A ATTENZIONE

Un utilizzo prolungato del blocco può provocare un'usura precoce dell'ammortizzatore.

SMORZAMENTO IN ESTENSIONE

L'unità di regolazione dello smorzamento in estensione serve a regolare la velocità alla quale l'ammortizzatore deve tornare alla propria posizione originaria dopo una compressione. L'unità di regolazione si trova nella parte superiore dell'ammortizzatore. Per ridurre la velocità di ritorno alla posizione originaria, ruotare l'unità di regolazione in senso orario. Per aumentare la velocità di ritorno alla posizione originaria, ruotare l'unità di regolazione in senso antiorario.

A AVVERTIMENTO IMPORTANTE

Non superare mai i valori di pressione riportati sull'ammortizzatore!

Non aprire mai l'ammortizzatore! Se si riscontrano malfunzionamenti dell'ammortizzatore, perdite di olio, ridotta efficacia di allentamento dell'ammortizzatore nell'assorbimento delle sollecitazioni o rumori insoliti quando l'ammortizzatore è caricato, recarsi presso un centro assistenza specializzato. Prima di ciascun utilizzo della bicicletta controllare le viti che fissano l'ammortizzatore al telaio della bicicletta. Le viti devono essere saldamente serrate. Tenere pulito l'ammortizzatore. Dopo ciascun utilizzo della bicicletta rimuovere la polvere e l'umidità dall'ammortizzatore con un panno morbido.

Non utilizzare mai dispositivi di pulizia ad alta pressione!

MANUTENZIONE DELL'AMMORTIZZATORE

- Dopo ciascun utilizzo della bicicletta pulire le superfici di frizionamento dell'ammortizzatore e le guarnizioni rimuovendo eventuali impurità, come polvere, umidità e fango.
- Dopo ogni 25 ore di esercizio (o dopo ogni utilizzo in condizioni estreme, come fango o sabbia bagnata):
 1. Lubrificare pistone, guarnizioni e parti mobili dell'ammortizzatore servendosi di olio al teflon.
 2. Verificare eventuali danni all'ammortizzatore. Non utilizzare mai la bicicletta se l'ammortizzatore è danneggiato!
- Si raccomanda di far eseguire controlli e manutenzione dell'ammortizzatore dopo ogni 50 ore di impiego, portando la bici presso un centro assistenza specializzato.

PORTA BAGAGLIO:

- Se il telaio della bici è dotato dei fori per il fissaggio dei portapacchi, è possibile montare il portapacchi posteriore.
- Usare sempre il portapacchi/seggiolino compatibile con il telaio.
- Osservare sempre le istruzioni del produttore del portapacchi/seggiolino e non sovraccaricare il portapacchi/seggiolino.
- Mai sovraccaricare la bici. Il peso totale del ciclista insieme alla bici e al carico è di **110 Kg**.

MONTAGGIO DEL CARRELLO/RIMORCHIO

Le bici Kellys non sono specificatamente adatte all'uso del carrello/rimorchio o della bici fissata con l'asta di rimorchio. Durante l'uso degli accessori di questo tipo, osservare le istruzioni del produttore del carrello/ rimorchio o della bici a rimorchio..

A AVVERTIMENTO IMPORTANTE bliche (specie con visibilità ridotta), è necessario munire la bicicletta di luci e riflettori secondo le norme nazionali applicabili.

Indossare sempre il casco da ciclista quando si va in bici! Gli incidenti ciclistici causano spesso infortuni al cranio. Quando si acquista il casco bisogna fare attenzione alle dimensioni della propria testa. Il casco deve calzare perfettamente sul capo. Non deve far male o premere troppo sulla testa. Acquistare un casco con meccanismo di fissaggio regolabile in modo che calzino perfettamente e in tutta sicurezza sul proprio capo.

Il peso massimo consentito del guidatore con bagaglio e bicicletta è pari a 110 kg. Per le biciclette da 24" il peso totale massimo consentito del ciclista con bagaglio (bici compresa) è di 50 kg. Non sovraccaricare la bicicletta!

**ATTENZIONE**

Per quanto riguarda i componenti meccanici, la bicicletta è soggetta a usura e forti sollecitazioni. I diversi materiali e componenti possono reagire all'usura o alle sollecitazioni in maniera diversa l'uno dall'altro. I componenti oltre la propria vita utile potrebbero cedere all'improvviso e causare infortuni al guidatore. Tutte le crepe, i graffi o i cambiamenti di colore nelle zone soggette a forti sollecitazioni indicano che la vita utile del componente è arrivata al termine e che è necessaria una sostituzione. Per la sostituzione dei singoli pezzi si raccomanda di usare componenti originali.

Tutti i colori usati nelle biciclette KELLYS dispongono di un rivestimento protettivo ai raggi UV per rendere la saturazione del colore il più stabile possibile. Il tipo di protezione UV può variare a seconda del materiale in cui vengono utilizzati i colori. Si prega di notare che nonostante queste precauzioni, i colori se troppo esposti alle radiazioni UV, possono comunque cambiare il loro tono o dissolversi. Non riponete le biciclette KELLYS in luoghi esposti alla luce solare diretta e quindi alle radiazioni UV. Queste precauzioni possono allungare la stabilità dei toni di colore. Le variazioni di saturazione del colore e possibili sbiadimenti non sono considerate difetti del prodotto.

Buona pedalata!

KELLYS

GARANZIA

Il rivenditore concede una garanzia di 24 mesi a partire dalla data di acquisto della bicicletta.

CONDIZIONI DI GARANZIA

Il periodo di garanzia è esteso per il periodo di assistenza in garanzia. Durante il periodo di garanzia tutti i difetti relativi al materiale, alla manodopera o al montaggio saranno riparati a titolo gratuito.

LA GARANZIA NON COPRE I DIFETTI CAUSATI DA:

- utente - danno del prodotto causato da un montaggio non professionale (inserimento insufficiente del reggisella nel telaio o della serie sterzo nella forcella; serraggio insufficiente dei pedali nelle pedivelle), uso errato ed errori di manutenzione (pedivelle non serrate all'asse del movimento centrale, conservazione inadeguata), danni causati da incidenti, riparazioni non professionali, uso sbagliato della bicicletta, danni causati da sostituzione di componenti originali, altri interventi tecnici sul telaio della bicicletta;
- normale usura dei componenti della bicicletta (pneumatici, tubo interno, pattini del freno, guarnizioni in gomma);
- normale usura delle guarnizioni in gomma e delle boccole delle unità di sospensione della bicicletta
- danni meccanici – usura durante il normale uso della bicicletta (usura della catena, della cassetta, della manopola, della vernice).

ATTENZIONE

Il rivenditore ha l'obbligo di verificare la funzionalità di tutti i componenti della bicicletta. Il produttore non è responsabile per gli infortuni personali, per i danni o i difetti causati da un errato montaggio o da una cattiva manutenzione in seguito alla spedizione del prodotto ovvero per un'assistenza insufficiente prima della vendita presso il rivenditore.

La scheda di garanzia è un accessorio del prodotto con un numero di serie specifico. Si prega di conservare la scheda di garanzia e di esibirla in caso di reclamo.



ESTENSIONE DELLA GARANZIA PER IL TELAIO DELLA BICICLETTA

Per il telaio della bicicletta acquistata, allo scadere del periodo della garanzia legale di 24 mesi, la società KELLYS BICYCLES s.r.o. concede all'acquirente originario indicato sul certificato di garanzia un'estensione di ulteriori 36 mesi (tuttavia per un massimo di 60 mesi dopo la data d'acquisto della bicicletta da parte dell'acquirente originario indicato sul certificato di garanzia, di seguito abbreviata con "estensione della garanzia"), purché si rispettino le seguenti condizioni:

- L'acquirente originario indicato sul certificato di garanzia deve essere una persona fisica che ha acquistato la bicicletta per propri fini ricreativi (non per attività commerciali o altre attività a scopo di lucro o competitivi); l'estensione della garanzia non può essere ceduta ad altre persone (se l'acquirente originario cede la proprietà del mezzo a un altro soggetto, l'estensione della garanzia va a estinguersi),
- La bicicletta dovrà essere registrata nel sistema della società KELLYS BICYCLES s.r.o. sul sito www.kellysbike.com entro 60 giorni dall'acquisto e i dati registrati dovranno corrispondere a quelli riportati sul certificato di garanzia della bicicletta.
- Per sporgere un reclamo in garanzia l'acquirente originario dovrà presentare il certificato di garanzia correttamente compilato e la ricevuta originale attestante l'acquisto della bicicletta.
- Durante l'intero periodo di garanzia (compresa l'estensione) la bicicletta dovrà essere sottoposta a controlli tecnici regolari presso un'officina specializzata con tanto di verbalizzazione di tali controlli sul certificato di garanzia. Il primo tagliando dovrà essere effettuato dopo 100 km percorsi. L'acquirente originario affronterà i costi dei componenti soggetti a normale usura con l'uso della bicicletta, che si renderanno necessari nel corso dei tagliandi e delle operazioni di assistenza.
- Nell'ambito della procedura di reclamo è necessario che la bicicletta conservi la combinazione cromatica originaria immutata e che il telaio non venga presentato separatamente (smontato). Se durante l'uso della bicicletta sono stati modificati alcuni gruppi o set di componenti, è necessario che le operazioni siano state eseguite in conformità con le specifiche tecniche originarie della bicicletta.
- Oggetto dell'estensione della garanzia sarà unicamente la struttura del telaio e non la finitura.
- L'acquirente originario affronterà i costi dei componenti della bicicletta che si renderanno necessari per le dovute sostituzioni in seguito alla modifica dei parametri del tubo del telaio sostituito (compresi i relativi lavori di assistenza),
- L'estensione della garanzia non si applica ai telai in carbonio; per quanto riguarda i telai con sospensione a molla completa l'estensione della garanzia non si applica all'unità di ammortizzazione posteriore o ad altri componenti flessibili del telaio (leve, perni).

Per far valere il proprio diritto all'estensione della garanzia è assolutamente necessario che tutte le suddette condizioni siano rispettate senza alcuna eccezione. Se una delle suddette condizioni non sarà soddisfatta (anche solo parzialmente) non si avrà diritto all'estensione della garanzia per il telaio.

Durante il periodo dell'estensione della garanzia il produttore assicurerà la sostituzione dell'eventuale telaio difettoso a condizione che la causa del difetto sia un difetto del materiale o di produzione. Il produttore dichiara espressamente che durante il periodo dell'estensione della garanzia saranno concessi all'acquirente esclusivamente i diritti (compreso il diritto al reclamo relativo alla sostituzione del telaio) riportati nelle condizioni definite nel certificato di garanzia al capitolo "Estensione della garanzia per il telaio della bicicletta" e non sorgerranno ulteriori diritti che l'acquirente potrà rivendicare nei confronti del produttore. Per via della limitata accessibilità del modello originale del telaio oggetto del reclamo, l'attesa per la consegna del nuovo telaio potrebbe essere superiore a 30 giorni. In ogni caso il produttore si impegna a consegnare il pezzo il prima possibile. Il produttore si riserva il diritto di consegnare un telaio della produzione attuale avente parametri tecnici simili di identica qualità, ma con una possibile modifica del colore. Il referente in caso di reclamo durante il periodo di estensione della garanzia è il rivenditore. Sarà quest'ultimo a decidere se il reclamo è legittimo e in che modo dovrà essere evaso.

Il suddetto periodo di estensione della garanzia è un atto volontario della KELLYS BICYCLES s.r.o., soggetto a tutte le norme del Codice Civile o ad altri decreti giuridici generalmente applicabili; tuttavia sono valide esclusivamente le condizioni elencate nel certificato di garanzia al capitolo "Estensione della garanzia per il telaio della bicicletta". I diritti derivanti dall'estensione della garanzia sul telaio perdono validità allo scadere del periodo stabilito.



Cher client,
nous vous remercions d'avoir acheté un vélo KELLYS. Nous vous encourageons fortement à lire en premier lieu le mode d'emploi afin d'apprendre à utiliser votre vélo, ainsi que pour des raisons de sécurité. En procédant ainsi, vous comprendrez mieux le fonctionnement général de votre vélo. Votre revendeur KELLYS local vous fournira les services sous garantie et de réparation de votre vélo.

TYPE D'UTILISATION DU VÉLO

Ce vélo est conçu pour un usage hors-piste en terrain accidenté, sur les routes et les pistes publiques. Si vous comptez utiliser votre vélo surtout sur des routes, dans des conditions où la visibilité est réduite, vous devez l'équiper de phares et de réflecteurs, conformément à la législation de votre pays.

⚠ AVERTISSEMENT IMPORTANT

L'utilisation inappropriée peut entraîner le risque de graves lésions corporelles, de mort et de dommages matériels ou autres!

Si votre vélo est équipé avec le système Shimano DI 2, merci de consulter le site officiel de Shimano pour toutes informations sur l'utilisation et le bon fonctionnement de ces composants : www.si.shimano.com

RÉGLAGE DE LA POSITION DE LA SELLE, DE LA POTENCE ET DU GUIDON

Toutes les pièces fonctionnelles du vélo sont ajustées par le fabricant et vérifiées par votre revendeur local, afin que vous puissiez commencer à utiliser votre vélo immédiatement et en toute sécurité. La seule chose à faire par vos soins est de régler la position de la selle, du guidon et de la potence pour que vous profitiez d'un confort maximum et puissiez utiliser les freins et diriger le vélo en toute sécurité.

SELLE

RÉGLAGE DE LA HAUTEUR DE LA SELLE

Asseyez-vous sur le vélo. Mettez le pied sur la pédale la plus proche du sol. Votre talon doit toucher la pédale. Pour une bonne hauteur de selle, la jambe doit être étirée et légèrement recourbée au niveau du genou. Si votre selle est trop haute, vous mettez une charge trop importante sur les muscles de votre dos et de vos jambes. Une selle trop basse entraînera une charge trop importante sur les muscles des hanches et des genoux.

⚠ AVERTISSEMENT

La hauteur minimale de la selle qui est mesurée perpendiculairement au plan de la terre, doit être d'au moins 635 mm.

RÉGLER LA POSITION ET L'INCLINAISON DE LA SELLE

La position de selle la plus recommandée consiste à placer celle-ci parallèlement avec le sol.

Essayez plusieurs positions et choisissez celle qui vous convient le mieux. Vous pouvez faire avancer ou reculer la selle en direction du guidon. Vous pouvez régler l'inclinaison et déplacer la selle lorsque la vis de fixation sur la tige de selle est desserrée. Desserrez la vis, placez la selle dans la position souhaitée, réglez l'inclinaison, puis resserrer la vis pour maintenir fermement la selle dans la position souhaitée. Assurez-vous que la vis est correctement resserrée.

⚠ AVERTISSEMENT IMPORTANT

Il y a un repère d'insertion minimum sur la tige de selle, qui indique la profondeur d'insertion minimum requise de la tige de selle dans le cadre du vélo. Vous ne devez pas être en mesure de voir ce repère d'insertion minimum sur la tige de selle. Assurez-vous que le repère d'insertion minimum de la tige de selle n'est pas visible au-dessus du cadre du vélo, une fois que la tige de selle est insérée dans le cadre. La vis de serrage de la tige de selle ou l'attache rapide de la tige de selle doivent être serrées au maximum afin que la tige de selle ne puisse pas tourner dans le cadre. Déplacez uniquement le levier d'attache rapide sur le côté, vers les positions OPEN ou CLOSE. Ne faites pas tourner le levier d'attache rapide lorsqu'il est verrouillé, vous pourriez l'endommager!

⚠ AVERTISSEMENT

Pour tous les vélos NOID 70 et NOID 90 ou un autre modèle nommé NOID, la profondeur d'insertion minimale de la tige de selle dans le cadre doit être de 100 mm. La longueur maximale autorisée de la tige de selle est de 110 mm. Les modèles NOID 70 et NOID 90, éventuellement un autre modèle nommé NOID doit avoir la profondeur d'insertion minimale de la tige de selle dans le cadre de 100 mm. La longueur maximale autorisée de la tige de selle est de 110 mm.

Ci-après le couple de serrage recommandé pour la fixation de la tige de selle dans le cadre du vélo:

Vis M4 - Vis de serrage de la tige de selle sur un cadre de vélo en fibres de carbone	4,5 Nm
Vis M5 - vis de fixation de la tige de selle sur le cadre en aluminium	6 Nm
Vis M8 - vis de serrage de la tige de selle	25 Nm

Valeurs de couple de serrage recommandées pour la vis de verrouillage de la tige de selle:

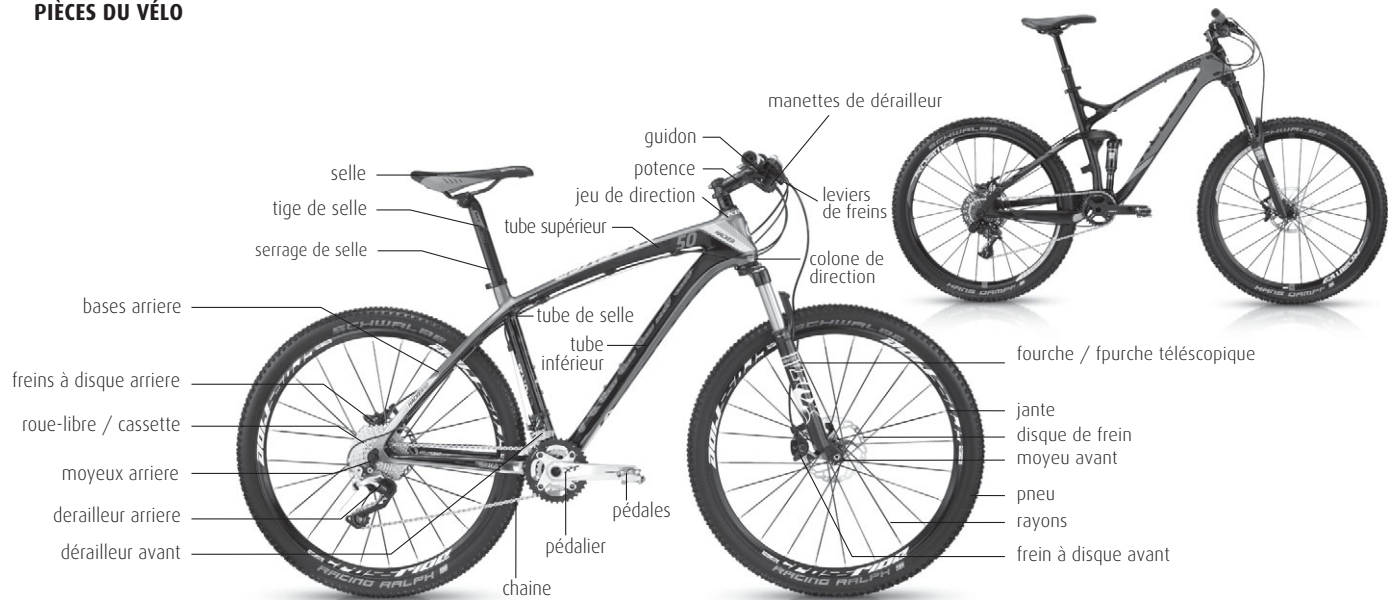
skrutka M5 zámku sedla	10 - 12 Nm
skrutka M6 zámku sedla	12 - 15 Nm
skrutka M8 zámku sedla	20 - 25 Nm

POTENCE ET GUIDON

POTENCE (TYPE A-HEAD)

La potence de type A-head s'attache au niveau du pivot de la fourche et est fixée au moyen de deux vis à six pans creux. La hauteur de la potence et du guidon se règle au moyen des bagues situées entre la potence et le jeu de direction ou en remplaçant la potence par une autre avec un angle

PIÈCES DU VÉLO





différent. Le jeu de la direction peut être réglé avec la potence. Dévissez les 2 vis à six pans creux sur la fixation de la potence à la fourche, puis desserrez également la vis sur le jeu de direction. Réglez le jeu de la direction en desserrant ou en serrant la vis du jeu de direction, afin de faciliter la rotation de la fourche. Vous ne devez pas sentir de jeu dans la direction. Resserrez d'abord la vis du jeu de direction. Puis réglez la direction de la potence et revissez-la à l'aide des 2 vis à six pans creux sur la fixation de la potence.

Valeurs de couple de serrage:

Vis M4 pour la potence	5 Nm*
Vis M5 pour la potence	5 Nm*
Vis M4 pour guidon	5 Nm*

*Les valeurs recommandées doivent être conservées si les instructions en rapport avec le produit ne changent pas.

POTENCE FILETÉE

Ce type de potence s'insère dans la fourche. Elle est fixée au moyen d'une longue vis et d'un écrou dans la fourche. Cette longue vis a la forme d'un tronc oblique. Dévissez la longue vis et tournez la potence pour régler sa hauteur et son orientation. Si la potence ne se détache pas, frappez la vis à l'aide d'un maillet.

▲ AVERTISSEMENT IMPORTANT

Un repère sur la potence indique la hauteur de potence maximale possible. Ce repère ne doit pas être visible. Ne réglez jamais la potence à une hauteur où vous pouvez voir ce repère !

Valeurs de couple de serrage:

Vis M6 pour fixation de potence	20 Nm*
Vis M6 pour fixation de guidon	20 Nm*

*Les valeurs recommandées doivent être conservées si les instructions en rapport avec le produit ne changent pas.

ENTRETIEN DU VÉLO

Nous vous rappelons qu'entretenir correctement votre vélo vous permet de le conserver en bon état. Vérifiez régulièrement que toutes les vis sur votre vélo sont bien serrées.

Ne pas toucher les pièces mobiles d'un vélo telles que roues, chaînes, plateaux, pignons et cassettes, inserts plateaux, manivelles, couvertures, etc., lors de l'utilisation, de l'entretien et de la manipulation. Il peut y avoir un risque de se coincer et d'une blessure par la suite. Ne touchez non plus des ressorts et étrier de freins, sinon, il y a un risque d'écrasement, de coupure ou d'autres blessures. Lors de l'utilisation, de l'entretien ou de toute autre manipulation du vélo, tenez compte d'un risque particulier de pouvoir vous accrocher à un composant et donc utilisez le vélo par rapport à l'égard de ce risque.

PÉDALIER ET PÉDALES

Après avoir parcouru 20 km, serrez le pédalier ainsi que les pédales au niveau des bras de manivelle. Vérifiez que les boulons de la manivelle sont correctement fixés. Vérifiez le serrage des vis du bras de manivelle gauche lorsque l'arbre du pédalier est assemblé avec le bras de manivelle droit.

▲ AVERTISSEMENT IMPORTANT

La non-vérification de la fixation des bras de manivelle à l'arbre du pédalier peut entraîner le desserrage progressif des bras de manivelle et causer des dommages irréparables au bras de manivelle. Les bras de manivelle ayant subi de tels dommages doivent être remplacés par de nouvelles pièces. Veuillez prendre contact avec un spécialiste pour le remplacement des bras de manivelle. Les pédales doivent être fermement fixées dans les bras de manivelle. Vérifiez régulièrement la fixation des pédales, sans quoi les pédales risquent de se desserrer progressivement et endommager le câble à l'intérieur du bras de manivelle. Les dommages mentionnés ci-dessus ne sont pas couverts par la garantie.

ASSEMBLAGE DES PÉDALES

Les pédales disposent généralement d'un repère sur leur axe comportant les lettres R (pédale droite) et L (pédale gauche).

1. Lubrifiez le filetage sur les pédales avec de la graisse avant de les monter.
2. Vissez la pédale droite (R) dans le filetage du bras de manivelle droit (le bras avec les plateaux) en la faisant tourner vers la droite.
3. Vissez la pédale gauche (L) dans le filetage du bras de manivelle gauche en la faisant tourner vers la gauche.
4. Vissez fermement à l'aide de l'outillage approprié. Assurez-vous que l'épaulement de l'axe de la pédale repose sur le bras de manivelle.

▲ AVERTISSEMENT IMPORTANT

Les pédales automatiques et les pédales équipées de cale-pieds ou de courroies permettent de pédaler de façon plus efficace. Ces pédales nécessitent l'utilisation de chaussures spéciales pour cyclistes, adaptées au mécanisme d'enclenchement.

L'utilisation de ces pédales nécessite certaines compétences. Nous vous recommandons donc de vous entraîner à fixer et décrocher les chaussures dans un lieu sûr avant la première utilisation.

PÉDALES DU PÉDALIER

Les deux coupelles du pédalier doivent être fermement fixées au cadre. Vérifiez le serrage régulièrement, notamment après une utilisation dans un environnement humide ou boueux. Les éléments du pédalier doivent tourner sans aucune friction ni jeu. Dans le cas contraire, nous vous recommandons de contacter un spécialiste.

PIÈCES DU JEU DE DIRECTION

Les pièces du jeu de direction doivent être suffisamment serrés et montés correctement. En cas de jeu dans l'un des éléments de la direction, suivez les étapes ci-dessous :

1. Maintenez le cône de réglage (3) en place avec la clé droite, puis desserrez l'écrou de blocage (1) avec une autre clé.
2. Resserrez le cône de réglage. Il ne doit plus y avoir de jeu dans les éléments de la direction et la fourche doit pouvoir tourner facilement.
3. Maintenez à nouveau le cône de réglage en place, puis resserrez l'écrou de blocage pour fixer les éléments du jeu de direction

⚠ AVERTISSEMENT IMPORTANT

Avant l'utilisation, assurez-vous que la fourche tourne facilement dans le jeu de direction, mais sans jeu.

PIÈCES DE LA POTENCE A-HEAD

La direction doit être correctement fixée. Avant chaque utilisation, vérifiez si la fourche tourne sans efforts dans la direction, mais sans jeu non plus. Vérifiez également le serrage des vis de la potence. Suivez les étapes ci-dessous lorsque la direction a du jeu :

- Desserrez les 2 vis à six pans creux sur la fixation de la potence sur le pivot de la fourche, puis desserrez également la vis de la direction (1)
- Réglez le jeu de la direction en serrant ou desserrant la vis de la direction, afin que la fourche tourne sans efforts sans pour autant qu'il n'y ait du jeu dans la direction
- Vérifiez que les éléments de la direction s'enclenchent bien ensemble et que le pivot de la fourche est correctement enchâssé dans la direction
- Resserrez la vis de la direction
- Puis réglez la direction de la potence et resserrez les deux vis Allen sur la fixation de la potence. Votre direction est maintenant sûre.

⚠ AVERTISSEMENT IMPORTANT

Avant chaque utilisation, vérifiez le serrage des vis situées sur la structure de la potence.

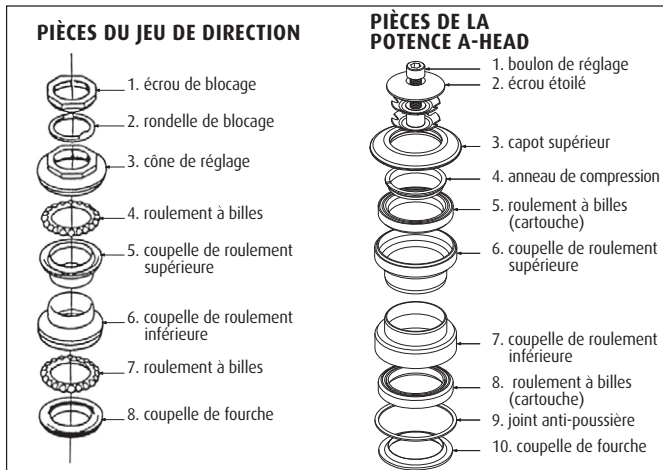
Pour garantir un fonctionnement correct des éléments de la direction de votre vélo, il est nécessaire de les graisser régulièrement (en fonction de votre fréquence d'utilisation) à l'aide d'un lubrifiant approprié. Le démontage, remontage et resserrage des éléments de la direction afin de garantir un bon fonctionnement des roulements nécessite certaines compétences, c'est pourquoi nous vous recommandons de consulter un service spécialisé.

SYSTÈME DE CHANGEMENT DE VITESSE

Le système de changement de vitesse se compose de manettes de changement de vitesse (poignées tournantes), de câbles de changement de vitesse, des dérailleurs avant et arrière, des plateaux, des pignons et de la chaîne. Ce système est installé par le fabricant, veuillez donc éviter d'apporter des modifications au système de changement de vitesse sauf nécessaire. Ne changez de vitesse que lorsque vous pédalez vers l'avant. Ne forcez jamais pour changer de vitesse ! Le bon fonctionnement du système dépend principalement du libre mouvement des câbles situés dans les gaines et dans le système de changement de vitesse (pignons, plateaux et chaîne). Pensez à nettoyer le système de changement de vitesse ! Lubrifiez les câbles avec de l'huile au Teflon qui protège les câbles de la corrosion, leur permet de bien fonctionner et prolonge leur durée de vie.

DÉRAILLEUR ARRIÈRE

Le dérailleur arrière fait passer la chaîne sur les différents pignons et en faisant cela, change le rapport de transmission entre le plateau avant et les pignons arrière. Le dérailleur arrière est commandé par la manette de changement de vitesse droite (poignée de changement de vitesse droite). Il existe un risque de dérèglement du système du dérailleur pendant l'utilisation:



**• RÉGLAGE DE LA BUTÉE INFÉRIEURE**

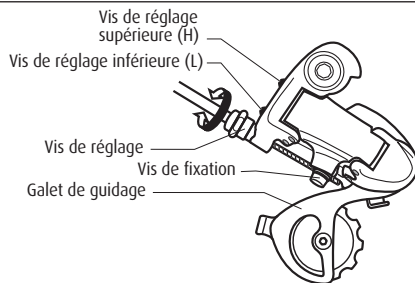
Mettez la chaîne sur le plus petit pignon. Dévissez la vis de fixation qui permet de dégager le câble de contrôle. Placez le galet de guidage sous le bord externe du plus petit pignon en tournant la vis de réglage supérieure (H). Insérez le câble de contrôle dans la rainure sous la vis de fixation, tendez-le (à l'aide de pinces) et resserrez la vis.

• RÉGLAGE DE LA BUTÉE SUPÉRIEURE

Mettez la chaîne sur le plus grand pignon. Placez le galet de guidage en position médiane, sous le plus grand pignon, en tournant la vis de réglage inférieure (L). Maintenant, essayez de faire passer la chaîne sur toutes les vitesses.

• RÉGLAGE DE PRÉCISION DU DÉRAILLEUR ARRIÈRE

Soulevez la roue arrière et tournez les bras de manivelle. Tournez le boulon de réglage (une gaine contenant un câble intérieur traverse cette vis) sur le galet du dérailleur jusqu'à pouvoir changer de vitesse facilement et sans bruits inquiétants.

DÉRAILLEUR ARRIÈRE**⚠ AVERTISSEMENT IMPORTANT**

Avant chaque utilisation, vérifiez le bon réglage des butées du dérailleur arrière. Si la butée supérieure est desserrée, le galet de guidage peut entrer en collision avec les rayons, ce qui peut non seulement endommager les rayons de la roue, mais également entraîner des blessures graves.

DÉRAILLEUR AVANT

Le dérailleur avant permet de modifier le rapport de transmission en changeant la chaîne de plateau. Pour fonctionner correctement, le guide-chaîne doit être parallèle aux plateaux. Le dérailleur avant est

commandé par la manette de changement de vitesse gauche (poignée de changement de vitesse gauche). Le câble de contrôle doit être tendu. Il existe un risque de desserrage du câble de contrôle ainsi que de dérèglement du système du dérailleur avant pendant l'utilisation:

• RÉGLAGE DE LA BUTÉE INFÉRIEURE

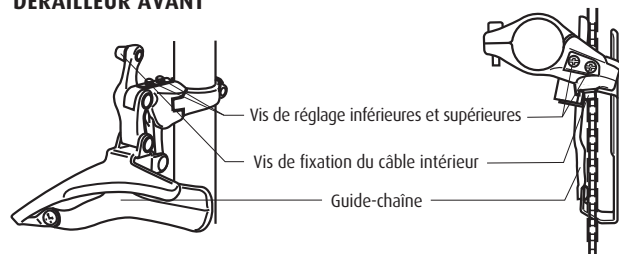
Si la chaîne tombe du plus petit plateau, le guide-chaîne est trop proche du cadre du vélo. Tournez le boulon de réglage de butée inférieure dans le sens horaire.

• RÉGLAGE DE LA BUTÉE SUPÉRIEURE

Si la chaîne tombe du grand plateau, le guide-chaîne est trop éloigné du cadre du vélo. Tournez le boulon de réglage de butée supérieure dans le sens anti-horaire. Vérifiez que le système est bien réglé en faisant passer la chaîne sur toutes les vitesses.

• RÉGLAGE DE PRÉCISION DU DÉRAILLEUR AVANT

Si le câble de contrôle a du jeu, il faut le supprimer en desserrant la vis de fixation du câble et en retendant le câble (à l'aide de pinces). Resserrez la vis de fixation. Vérifiez le bon fonctionnement.

DÉRAILLEUR AVANT**CHAÎNE**

La chaîne transmet l'énergie des pédales vers la roue arrière du vélo. Il s'agit de l'une des pièces les plus sollicitées du vélo, c'est pourquoi son entretien demande une attention particulière. Le dérailleur arrière permet de régler correctement la tension de la chaîne. La durée de vie de la chaîne peut être prolongée grâce à un nettoyage périodique des saletés mécaniques (c'est-à-dire la poussière, la boue). Nous recommandons l'utilisation d'huile au Teflon pour la lubrification de la chaîne. Votre revendeur vous conseillera pour le choix du lubrifiant. L'utilisation du vélo étend les maillons de la chaîne. Une chaîne usée et endommagée peut endommager les pignons et les plateaux. Si vous utilisez régulièrement le vélo sur des terrains difficiles (par exemple humide et boueux), la chaîne

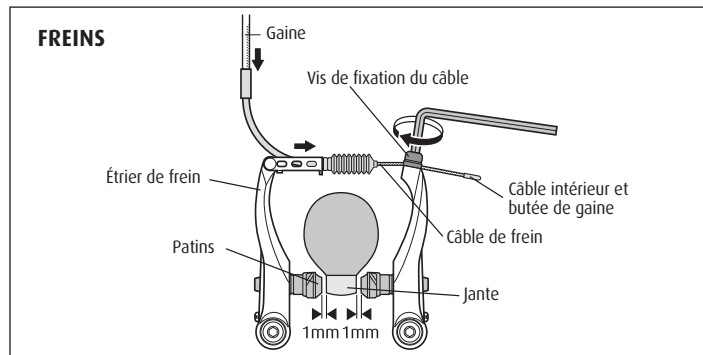
doit être remplacée tous les 1000 km. Remplacez la chaîne usée par une chaîne du même type et disposant du même nombre de maillons.

SYSTÈME DE FREINAGE

Le système de freinage se compose des manettes de freins, des câbles, des étriers avant et arrière et des patins. Il s'agit de l'un des éléments les plus importants de votre vélo. La manette de frein droit actionne le frein arrière, la manette de frein gauche actionne le frein avant. Les freins sont réglés par le fabricant. Pour votre sécurité, n'effectuez aucun réglage du système de freinage sauf vraiment nécessaire ! Vérifiez régulièrement les surfaces exposées à l'usure ou à la friction, les plaquettes de freins et pensez à nettoyer les jantes. Un système de freinage déréglé doit être réréglé. Vous pouvez également faire appel à un spécialiste pour cela.

CÂBLES DE FREIN

Le système de freinage d'un vélo n'est efficace que lorsque les câbles de frein sont correctement tendus. Vous pouvez régler la tension des câbles de frein en ajustant les vis sur les manettes de frein. Lubrifiez les câbles de frein et les gaines avec de l'huile afin de permettre un bon fonctionnement des câbles. La butée de gaine doit être placée à l'extrémité du câble pour éviter qu'il ne s'effiloche et ne s'abîme. Les câbles endommagés ou usés doivent être remplacés.



RÉGLAGE DES FREINS

Sur les freins de type V, les patins doivent être à 1 mm de la jante.

⚠ AVERTISSEMENT IMPORTANT

Les patins ne doivent pas toucher le pneu, sans quoi le pneu pourrait surchauffer ! Vérifiez leur usure et, si nécessaire, changez-les. Remplacez les patins usagés par de nouveaux patins correspondants à votre type de frein.

1. Desserrez l'écrou de sécurité de la vis de réglage sur la manette de frein. Si vous devez rapprocher les patins de la jante, tournez la vis de réglage dans le sens anti-horaire. Resserrez l'écrou de sécurité.
2. Si le câble a trop de jeu, tournez la vis de réglage sur la manette de frein dans le sens horaire. Puis dévissez la vis qui fixe le câble sur le bras de freinage. Retendez le câble de façon à ce que les patins soient alignés avec la jante. Resserrez fermement la vis et vérifiez les freins.

⚠ AVERTISSEMENT IMPORTANT

Attention, en cas de freinage sur une surface humide, la distance de freinage de votre vélo est plus longue : avant chaque utilisation, vérifiez que le système de freinage de votre vélo est en parfait état.

FREINS À DISQUE

Les freins à disque ont déjà été réglés par le fabricant et vérifiés par le revendeur ; vous pouvez donc commencer à utiliser le vélo immédiatement et en toute sécurité.

RÉGLAGE DE LA POSITION DES LEVIERS DE FREIN À DISQUE

Il est possible d'ajuster la position des leviers de frein sur le guidon pour offrir d'un contrôle parfait et d'une utilisation en toute sécurité du vélo :

1. Dévissez les vis sur l'assemblage de levier de frein.
2. Réglez la position du levier de frein sur le guidon selon vos préférences, de façon à pouvoir le contrôler à la perfection. Revissez les vis sur l'assemblage de levier de frein.

RÉGLAGE DE LA POSITION DES LEVIERS DE FREIN - DISTANCE

Vous trouverez une vis de réglage de la distance à l'intérieur du levier de frein, située entre le levier de frein et le guidon. Ajustez la distance entre le levier de frein et le guidon en fonction des modèles de frein :

- au moyen d'une vis Allen située à l'intérieur du levier de frein, ou
- au moyen de la vis de réglage intégrée dans le levier de frein (la configuration dépend du modèle et du fabricant du frein).

La position du levier de frein (plus proche ou plus éloigné du guidon) peut être ajustée en tournant la vis de réglage ou la vis Allen.

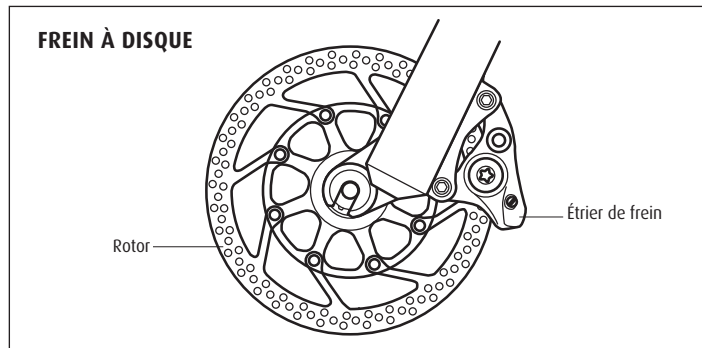


MAINTENANCE DES FREINS À DISQUE

Nous recommandons fortement de faire appel aux services d'un professionnel si vous n'avez pas l'expérience et les outils spéciaux requis. La manipulation non professionnelle du système de freins à disque pourrait entraîner une réduction des performances de freinage, voire le dysfonctionnement complet de celui-ci.

ROTOR DE FREIN À DISQUE

Il est nécessaire de vérifier régulièrement l'état du rotor. Le freinage entraîne une usure du rotor, provoquant des éraflures sur celui-ci. Remplacez le rotor endommagé.



⚠ AVERTISSEMENT IMPORTANT

Le freinage entraîne un échauffement du rotor, soyez donc prudent lorsque vous démontez les roues de la fourche ou du cadre. La chaleur du rotor pourrait entraîner des brûlures !

PLAQUETTES DE FREIN À DISQUE

Les plaquettes de frein s'usent lors du freinage et leurs performances de freinage diminuent au fil du temps. Les éléments pouvant indiquer que les plaquettes de frein sont usées sont les suivants : les freins font du bruit au cours du freinage ou bien vous remarquez que les performances de freinage ont diminué. Les plaquettes de frein usées doivent être remplacées. Votre revendeur peut vous conseiller des plaquettes de frein adaptées.

CHANGEMENT DU LIQUIDE DE FREINAGE

L'air contenu dans le système de frein à disque peut entraîner une diminution des performances de freinage ou bien un dysfonctionnement de celui-ci. Il est nécessaire de purger l'air dans le système de frein à disque, ou bien de le remplir avec du liquide de freinage.

⚠ AVERTISSEMENT IMPORTANT

Le système hydraulique de frein à disque doit être rempli avec un liquide de freinage standard ou bien une huile minérale. Ces deux liquides de freinage ne doivent pas être mélangés l'un avec l'autre. Seuls des liquides de freinage recommandés par le fabricant doivent être utilisés pour le remplissage ou le changement du liquide de freinage. Le changement de liquide de freinage ou de tube nécessite une certaine expérience et l'utilisation d'outils spéciaux, c'est pourquoi nous recommandons de se rendre dans un centre de service compétent pour effectuer ces opérations.

NETTOYAGE DU FREIN À DISQUE

Il est nécessaire de nettoyer le rotor de frein à disque, les plaquettes et les freins. Les impuretés sur le rotor dues à l'huile ou à un autre lubrifiant doivent être nettoyées immédiatement, avec de l'essence par exemple. Lorsque les plaquettes de freinage présentent des impuretés dues au liquide de freinage, il est nécessaire de les remplacer.

⚠ AVERTISSEMENT IMPORTANT

1. Vérifiez avant chaque utilisation si le système de frein à disque fonctionne parfaitement. Appuyez quelques fois sur le levier de frein et vérifiez si le système de freinage fonctionne correctement.
2. Inspectez régulièrement toutes les vis du système de freinage pour vous assurer qu'elles sont bien serrées. Des vis desserrées pourraient causer un dysfonctionnement du système de freinage.
3. Le freinage entraîne un échauffement du rotor de frein à disque et de l'étrier. Ne les touchez pas immédiatement après avoir utilisé les freins, au risque de vous brûler.
4. Apprenez à utiliser correctement le système de freins à disque. Freiner trop violemment avec le frein avant peut entraîner des blessures et la chute. Il existe un risque de blessures graves lorsque les freins à risque ne sont pas réglés, ou utilisés, correctement.

ROUE AVANT ET ARRIÈRE

Avant chaque utilisation, vérifiez que la roue est correctement serrée avec le levier d'attache rapide. Le levier d'attache rapide doit être en la position « CLOSE ». Procédure de montage de la roue ou de la fourche dans le cadre : insérez la tige du mécanisme de fixation dans le moyeu de la roue. Veillez à ce que les ressorts sont orientés correctement (les extrémités les plus larges des ressorts pointent vers l'extérieur, c'est-à-dire l'écrout / la patte, les extrémités

étroites face à face). Visser la tige du mécanisme de fixation dans le sens des aiguilles d'une montre sur l'écrou de serrage.

Le levier d'attache rapide permet de monter et démonter la roue rapidement et sans outils. Avant l'utilisation, vérifiez que la roue est centrée sur la fourche. Serrez très fort l'écrou d'attache rapide, le levier doit offrir une résistance lorsque vous le fermez. Lorsque le système d'attache rapide est en position fermée, il doit être au plus près des deux extrémités de la fourche. **Déplacez uniquement l'attache rapide vers les côtés, afin d'atteindre la position OPEN ou CLOSE. Ne tournez jamais le système d'attache rapide lorsqu'il est fermé, cela risque de l'endommager !**

Si les roues sont fixées par des écrous, le serrage de ceux-ci doit être vérifié avant chaque utilisation afin de s'assurer que les roues sont correctement fixées.

Valeurs de couple de serrage:

Écrou M10 de l'axe du moyeu

30 - 40 Nm

Vérifiez le serrage des moyeux des roues régulièrement, notamment après une utilisation dans des environnements humides et boueux. L'axe du moyeu doit pouvoir tourner sans friction ni jeu. Si ce n'est pas le cas, même après le réglage des cônes de l'axe et de l'écrou de sécurité, vous devez démonter le moyeu, nettoyer les billes et les bagues du roulement, les lubrifier avec de la graisse, puis remonter et régler le moyeu à nouveau. Si vous n'avez pas les compétences nécessaires pour réaliser ce type d'entretien, nous vous conseillons de vous adresser à un mécanicien spécialisé.

JANTES

Avant chaque utilisation, vérifiez que les roues sont bien centrées et que les jantes ne sont pas endommagées. Des rainures et des fissures sont susceptibles d'apparaître au fil du temps ou peuvent être provoquées par un choc. Les côtés de la jante s'usent avec le freinage. Un système de sécurité situé sur chaque côté des jantes permet d'indiquer le niveau de déformation de la jante. Si le côté de la jante est courbé, cela indique une usure susceptible de provoquer un déclenchement automatique des freins. Utiliser un vélo dont les jantes sont endommagées est dangereux et celles-ci doivent être remplacées.

PNEUS

N'utilisez jamais le vélo en cas de surgonflage ou de sous-gonflage des pneus. Respectez les pressions recommandées, qui sont indiquées sur les flancs de chaque pneu.

Ci-après le calcul des unités de mesure de pression indiquées sur les pneus :

100 kPa = 14,22 P.S.I. = 1 bar = 1 at En cas de crevaison, remplacez toujours la chambre à air endommagée par une chambre à air avec des paramètres similaires. Ces caractéristiques sont indiquées sur chaque chambre à air ou sur les flancs des pneus.

CADRE ET FOURCHE

Vérifiez régulièrement que le cadre et la fourche de votre vélo sont en bon état. Les dommages subis par le cadre ou la fourche sont principalement dus à des accidents ou des chutes. N'utilisez plus un cadre ou une fourche qui seraient endommagés, sans quoi vous risqueriez de vous blesser gravement!

CADRE EN CARBONE COMPOSITE

Les cadres de vélo en carbone composite offrent une excellente qualité de conduite, une rigidité élevée, un poids faible et une bonne absorption des vibrations. Les surcharges ou les chocs violents peuvent endommager la structure en carbone (entraîner la formation de fissures sur celle-ci).

▲ AVERTISSEMENT

Les cadres de vélo en matériaux composites ont une durée de vie plus élevée que ceux en métal lorsqu'ils sont utilisés correctement. Vous devez régulièrement contrôler le cadre et la fourche, notamment en cas de choc ou d'accident. Arrêtez immédiatement d'utiliser un cadre ou une fourche carbone si vous repérez des fissures!

Soyez attentif lors du montage des éléments sur le cadre en fibres de carbone, en particulier lorsque vous resserrez la vis de serrage de la tige de selle ou du dérailleur avant. Respectez les valeurs de couple de serrage recommandées!

N'exposez pas le cadre en carbone ou un autre composant à des températures élevées ou extrêmement basses, car cela pourrait entraîner des changements structuraux dans le matériau et une rupture ultérieure. L'endommagement du cadre en carbone peut être invisible, pour cela nous recommandons le remplacement de tous les composants en carbone qui ont été exposés à des températures extrêmes ou à des chocs sévères, même si l'endommagement n'est pas visible.

Ci-après le couple de serrage recommandé pour les composants des cadres en fibres de carbone:

Vis M4 - vis de serrage de la tige de selle	4,5 Nm
Vis M5 - vis de serrage du dérailleur avant	6 Nm

▲ AVERTISSEMENT

La vis de serrage de la tige de selle doit être serrée au maximum afin que la tige de selle ne puisse pas tourner dans le cadre. Nous recommandons d'utiliser une pâte de montage spéciale pour composants en carbone lorsque la vis de tige de selle est serrée conformément aux valeurs de couple de serrage recommandées et ce même si la tige de selle rentre dans le tube du cadre. Cette pâte contient des micro-granules qui augmentent la friction et permettent d'utiliser des valeurs de couple de serrage 30 % plus basses. Ainsi, cela permet d'éviter d'endommager les composants.

Lorsque vous utilisez un établi pour maintenir en place le vélo pendant l'entretien, n'attachez



jamais le vélo en appuyant sur le cadre, cela risque de provoquer des fissures.
Nous vous recommandons de laisser un service spécialisé effectuer les entretiens nécessitant l'utilisation d'outils spéciaux.

FOURCHE SUSPENDUE

Si votre vélo est équipé d'une fourche suspendue, suivez les instructions ci-dessous:

RÉGLAGE DE LA SUSPENSION

1. FOURCHE À SUSPENSION

L'unité de réglage de la compression de la fourche se situe dans la partie supérieure du fourreau droit. Les fourches avec un blocage de suspension (Lockout) disposent d'un module de réglage, installé sur le fourreau gauche. Tournez l'unité de réglage de la compression dans le sens horaire pour augmenter la rigidité de la fourche, tournez-la dans le sens anti-horaire pour réduire la rigidité de la fourche.

2. FOURCHE À SUSPENSION PNEUMATIQUE

Le réglage de la compression d'une fourche à suspension pneumatique s'effectue en insérant de l'air dans la chambre à air de la fourche. La valve pneumatique de gonflage se situe sur la partie supérieure du fourreau gauche. La fourche est réglée par le fabricant, puis vérifiée par votre revendeur local.

▲ AVERTISSEMENT

Une pompe à haute pression spéciale, équipée d'un manomètre, est nécessaire pour gonfler une fourche à suspension pneumatique. Des compétences spécifiques et des outils adaptés sont nécessaires pour le gonflage et le réglage de la fourche à suspension pneumatique ; c'est pourquoi nous recommandons de se rendre chez un spécialiste pour réaliser ces opérations.

BLOCAGE DE SUSPENSION DE FOURCHE

Certaines fourches sont équipées d'un système de blocage hydraulique. Le blocage de la fourche permet de réduire les oscillations, ce qui augmente l'efficacité du pédalage lors de sprints ou de montées. L'unité de réglage du blocage de la fourche se situe dans la partie supérieure du fourreau droit. Le blocage s'effectue au moyen d'un levier (avec l'étiquette Lockout). Tournez le levier dans le sens des aiguilles d'une montre pour la bloquer, et tournez dans le sens contraire des aiguilles d'une montre pour débloquer la suspension, la fourche fonctionnant ensuite normalement.

COMMANDE À DISTANCE DU BLOCAGE DE LA FOURCHE À SUSPENSION

Lorsque le vélo est équipé d'une commande à distance de blocage (Remote Lockout), qui se situe sur le guidon, suivez les étapes ci-après : appuyez sur le levier ou le bouton (selon le modèle de la fourche) en direction du guidon pour bloquer la fourche, puis appuyez sur le bouton en direction du bas pour débloquer la suspension, la fourche fonctionnant ensuite normalement.

▲ AVERTISSEMENT IMPORTANT

Le blocage de la suspension de la fourche est prévu pour être utilisé sur des terrains moins difficiles. Il est nécessaire de débloquer la fourche sur des terrains difficiles, pour éviter d'endommager le système de blocage de la fourche.

DÉTENTE

L'unité de réglage de la détente contrôle la vitesse à laquelle la fourche reprend sa position initiale après la compression. L'unité de réglage se situe dans la partie inférieure du fourreau droit. Pour diminuer la vitesse de retour (indiquée par « + »), tournez l'unité de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre (lorsque l'on regarde la fourche d'en bas). Pour augmenter la vitesse de retour (indiquée par « - »), tournez l'unité de réglage dans le sens contraire des aiguilles d'une montre. Une détente trop lente peut entraîner une « non-compréhension » du terrain par la fourche, mais une détente trop rapide provoque des « sursauts » sur la fourche.

ENTRETIEN DE LA FOURCHE

NETTOYAGE / LUBRIFICATION - Pour que la fourche fonctionne correctement, l'entretenir régulièrement est primordial, notamment les zones de friction situées entre le fourreau intérieur et extérieur de la fourche. Le joint et la bague qui empêche toute contamination des zones de friction ne doivent pas être endommagés et doivent protéger l'ensemble du périmètre de la zone de friction. Nettoyez la zone coulissante du fourreau intérieur, et après chaque utilisation, nettoyez la poussière et l'humidité à l'aide d'un chiffon doux, puis lubrifiez. Servez-vous d'un détergent et d'une brosse douce pour le nettoyage de l'extérieur de la fourche. Lors du nettoyage, faites particulièrement attention à empêcher l'eau d'atteindre l'ouverture entre les fourreaux intérieurs et extérieurs. N'utilisez jamais d'appareils de nettoyage à haute pression. L'humidité et les salissures contenues dans la fourche ont un impact négatif sur son fonctionnement, les impuretés à l'intérieur de la fourche peuvent entraîner une augmentation de la friction entre les charnières et les fourreaux intérieurs et donc réduire la durée de vie des éléments de la fourche. Suivez les instructions ci-dessus pour conserver une fourche en parfait état:

- Après chaque utilisation, nettoyez les fourreaux intérieurs, les joints et les bagues des fourreaux intérieurs pour éliminer les impuretés, la poussière, l'humidité ou la boue.
- Après 25 heures d'utilisation (ou après chaque utilisation dans des environnements extrêmes tels que de la boue ou du sable mouillé):
 1. Lubrifiez les joints et les bagues avec de l'huile téflon.
 2. Vérifiez que toutes les vis de la fourche sont suffisamment serrées.
 3. Vérifiez le bon état des pièces de la fourche. Si vous trouvez des pièces de la fourche usagées ou endommagées, remplacez-les par des pièces identiques. N'utilisez jamais un vélo dont la fourche est endommagée.
- Nous recommandons de faire appel à un spécialiste pour l'inspection de la fourche (ENTRETIEN 1) après 50 heures d'utilisation.



- Nous recommandons de faire appel à un spécialiste pour l'inspection de la fourche (ENTRETIEN 2) après 100 heures d'utilisation.

ENTRETIEN 1 - Opérations de maintenance recommandées : inspection du fonctionnement de la fourche, nettoyage et graissage des bagues, lubrification du câble de commande à distance et du tube, vérification des caractéristiques de serrage, vérification de la pression des pneus, inspection de l'état de la fourche concentrée sur l'usure des fourreaux et l'état des pièces de la fourche.

ENTRETIEN 2 - Opérations de maintenance recommandées : ENTRETIEN 1 + démontage de la fourche, nettoyage de toutes les pièces de la fourche, lubrification des joints et des segments racleurs, graissage de la commande de verrouillage à distance, vérification de la valve de la bague et de la pression des pneus, vérification des caractéristiques de serrage.

▲ AVERTISSEMENT

Pour la lubrification de la fourche, servez-vous de lubrifiants de qualité contenant du Teflon. N'utilisez pas de lubrifiants contenant du lithium, ils risqueraient d'endommager les parties intérieures de la fourche. Nous recommandons de consulter un spécialiste si l'entretien de la fourche nécessite l'utilisation d'outils spéciaux.

SUSPENSION ARRIÈRE - AMORTISSEUR

Si le vélo est équipé d'une suspension arrière, suivez les étapes ci-dessous:

RÉGLAGE DE LA SUSPENSION

L'amortisseur de la suspension pneumatique se règle en injectant de l'air dans la chambre à air de l'amortisseur.

▲ AVERTISSEMENT

L'amortisseur est réglé par le fabricant, puis vérifié par votre revendeur local. Il est nécessaire d'utiliser une pompe à haute pression spéciale, dotée d'un manomètre, pour gonfler l'amortisseur. Des compétences spécifiques et des outils adaptés sont nécessaires pour le gonflage et le réglage de l'amortisseur, c'est pourquoi nous recommandons de se rendre chez un spécialiste pour réaliser ces opérations.

BLOCAGE DE LA SUSPENSION À AMORTISSEUR

La fonction de blocage permet de bloquer la suspension à amortisseur, ce qui augmente l'efficacité du pédalage lors de montées, ou bien sur des terrains moins difficiles. Le blocage de l'amortisseur s'effectue au moyen du levier situé en bas de l'amortisseur. Ce levier a 2 positions : tournez le levier en position « lock out » pour désactiver/ bloquer la suspension à amortisseur, tournez le levier dans l'autre sens pour desserrer l'amortisseur, qui fonctionnera ensuite en mode de suspension classique.

▲ AVERTISSEMENT

L'utilisation prolongée du blocage de suspension à amortisseur peut entraîner une usure prématurée de l'amortisseur.

DÉTENTE

L'unité de réglage de la détente contrôle la vitesse à laquelle l'amortisseur reprend sa position initiale après la compression. L'unité de réglage se trouve sur la partie supérieure de l'amortisseur. Tournez l'unité de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre pour diminuer la vitesse de retour et la régler à son niveau original. Tournez l'unité de réglage dans le sens contraire des aiguilles d'une montre pour augmenter la vitesse de retour.

▲ AVERTISSEMENT IMPORTANT

N'allez jamais au-delà des valeurs maximales de pression indiquées sur l'amortisseur!

N'ouvrez jamais l'amortisseur! Rendez-vous chez un mécanicien spécialiste des vélos si vous avez des doutes sur le bon fonctionnement de l'amortisseur, sur la présence d'une fuite d'huile, sur une perte de la capacité de l'amortisseur à absorber les chocs ou bien si l'amortisseur fait des bruits étranges lorsqu'il est chargé. Avant chaque utilisation, vérifiez le serrage des vis fixant l'amortisseur au cadre du vélo. Elles doivent être bien serrées. Veillez à la propreté de l'amortisseur. Après chaque utilisation, nettoyez la poussière et l'humidité sur l'amortisseur avec un chiffon doux. N'utilisez jamais d'appareils de nettoyage à haute pression.

MAINTENANCE DE L'AMORTISSEUR:

- Après chaque utilisation, nettoyez les impuretés telles que la poussière, l'humidité ou la boue sur les surfaces exposées à la friction et la bague de l'amortisseur.
- Après 25 heures d'utilisation (ou après chaque utilisation dans des environnements extrêmes tels que de la boue ou du sable mouillé):
 1. Lubrifiez le piston, la bague et les pièces amovibles de l'amortisseur avec de l'huile téflon.
 2. Vérifiez que l'amortisseur n'est pas endommagé. N'utilisez jamais un vélo dont l'amortisseur est endommagé!
- Nous recommandons de faire appel à un spécialiste pour l'inspection et l'entretien de l'amortisseur après 50 heures d'utilisation.

PORTE BAGAGES:

- Si le cadre du vélo est équipé de trous pour la fixation, il est possible de monter un siège arrière.
- Il faut toujours utiliser un porte-bébé / siège qui est compatible avec le type du cadre.
- Suivez toujours les instructions du fabricant du porte-bébé / siège et ne surchargez pas le porte-bébé / siège.
- Ne surchargez jamais le vélo. Le poids total du cycliste avec le vélo, les accessoires et les bagages est de **110 kg**.



FIXATION D'UNE REMORQUE

Les vélos Kellys ne sont pas spécialement adaptés à l'utilisation d'une remorque vélo pour enfant ou pour le système de remorquage vélo enfant.

Lorsque vous voudriez utiliser cet accessoire ou un accessoire similaire, suivez les instructions du fabricant de la remorque ou du système de remorquage vélo enfant.

⚠ AVERTISSEMENT IMPORTANT

Si vous comptez utiliser votre vélo surtout sur des routes, dans des conditions où la visibilité est réduite, vous devez l'équiper de phares et de réflecteurs, conformément à la législation de votre pays.

Portez toujours un casque lorsque vous faites du vélo! Les blessures à la tête sont souvent provoquées par des accidents de vélo. Lors de l'achat du casque, faites attention à sa taille. Le casque doit être parfaitement ajusté à votre tête. Il ne doit pas vous faire mal ni appuyer sur votre tête. Achetez un casque équipé d'un mécanisme de fixation ajustable, qui permettra d'attacher fermement le casque sur votre tête.

Le poids total maximum autorisé (cycliste + bagage + vélo) est de 110 kg.

Pour les vélos 24", le poids total maximum autorisé (cycliste + bagage + vélo) est de 50 kg.

Ne surchargez pas le vélo avec un poids trop important!

⚠ AVERTISSEMENT

Comme tous les composants mécaniques, ce vélo est sujet à l'usure et est fortement sollicité. Les divers matériaux et éléments peuvent réagir à l'usure ou aux tensions de différentes manières. Si la durée de vie prévue d'un élément est dépassée, celui-ci peut soudainement cesser de fonctionner et entraîner des blessures chez le cycliste. Toute forme de fissure, d'éraflure ou d'altération de couleur dans les zones soumises à une forte tension est un signe que la durée de vie de cet élément est dépassée et qu'il doit être remplacé. Lorsque vous remplacez des pièces détachées du vélo, utilisez uniquement des composants d'origine.

Toutes les couleurs des vélos KELLYS utilisent un revêtement de protection UV pour rendre l'intensité des couleurs aussi stable que possible. Le type de protection UV peut varier en fonction du matériau où les couleurs sont utilisées. Veuillez noter que malgré ces précautions maximales contre les rayons UV, les couleurs peuvent changer de ton ou se décolorer. **Ne stockez pas les vélos KELLYS dans des endroits où ils peuvent être exposés à la lumière directe du soleil et donc aux rayons UV. Ces précautions peuvent allonger la stabilité des couleurs. Les changements d'intensité des couleurs et la décoloration éventuelle ne sont pas considérées comme des défauts du produit.**

Bonne course! KELLYS

GARANTIE

Le revendeur garantit ce vélo pendant 24 mois à compter de la date d'achat.

CONDITIONS DE GARANTIE

La période de garantie est prolongée pour la durée du service de garantie. Au cours de la période de garantie, tous les vices de matériel, de fabrication ou de montage sont réparés sans aucun frais.

LA GARANTIE NE COUVRE PAS LES DÉFAUTS PROVOQUÉS PAR:

- L'utilisateur : les dommages du produit dus à un montage non professionnel (insertion insuffisante de la tige de selle dans le cadre, de la potence dans la fourche, serrage insuffisant des pédales dans les bras de manivelle), un mauvais usage ou une absence d'entretien (bras de manivelle qui se détache de l'arbre du pédalier, stockage inapproprié), les dommages provoqués par un accident, une réparation non professionnelle, une mauvaise utilisation du vélo, les dommages provoqués par le remplacement des pièces d'origine, les autres interventions techniques sur le cadre du vélo ;
- L'usure normale des éléments du vélo en caoutchouc (pneus, chambre à air, plaquettes de frein, joints en caoutchouc) ;
- L'usure normale des joints et bagues en caoutchouc des unités de suspension du vélo ;
Les dommages mécaniques - une usure due à l'utilisation normale du vélo (usure de la chaîne, des pignons, des poignées, éraflures sur la peinture).

⚠ AVERTISSEMENT

Le revendeur est tenu de vérifier le bon fonctionnement de toutes les pièces du vélo. Le fabricant ne peut être tenu responsable pour toute blessure, dommage ou panne provoqués par un mauvais montage ou entretien, après l'expédition du produit, qui voudrait dire que l'entretien réalisé par le revendeur avant la vente a été insuffisant.

Le bon de garantie est un accessoire fourni avec un produit disposant d'un numéro de série spécifique. Conservez ce bon de garantie et servez-vous en pour toute réclamation de garantie.

EXTENSION DE GARANTIE SUR LES CADRES DE VÉLO

La société KELLYS BICYCLES s.r.o. offre pour le cadre du vélo acheté, après l'expiration de la période de garantie légale de 24 mois, une extension de garantie à l'acheteur d'origine indiqué dans le certificat de garantie, d'une période de 36 mois, mais dans un maximum de 60 mois après la date d'achat du vélo par l'acheteur d'origine indiqué dans le certificat de garantie (désignée ci-dessous sous le nom de « Extension de garantie »), et cela conformément aux conditions ci-dessous :

- L'acheteur d'origine indiqué dans ce certificat de garantie doit être une personne physique, ayant acheté le vélo pour ses loisirs personnels (et non à des fins professionnelles ou pour une autre activité lucrative ou à des fins de course) et l'utilisant pour ses loisirs personnels. Cette extension de garantie ne peut être cédée à une autre personne. Si l'acheteur originel cède la propriété du vélo à une autre personne, l'extension de garantie prend fin.
- Le vélo doit être enregistré dans le système de la société KELLYS BICYCLES s.r.o., sur le site internet www.kellysbike.com au cours des 60 jours suivants l'achat et les données enregistrées doivent être identiques à celles figurant sur le certificat de garantie du vélo.
- Pour effectuer une réclamation portant sur la garantie, l'acheteur d'origine envoie le certificat de garantie original dûment rempli, ainsi que la facture originale d'achat du vélo,
- Au cours de l'intégralité de la période de garantie, y compris la période d'extension de garantie, le vélo fera l'objet d'un contrôle technique annuel et régulier dans un atelier de vélo et le certificat de garantie devra mentionner ces contrôles, le premier contrôle de garantie devant être effectué après avoir parcouru 100 km. L'acheteur (l'acheteur d'origine) prend en charge le coût des pièces, ce qui comprend l'usure normale provoquée par l'utilisation du vélo, qu'il sera nécessaire de remplacer au cours des contrôles de garantie et des travaux d'entretien en rapport avec ceux-ci.
- La combinaison de couleurs du vélo pour lequel une réclamation de garantie est déposée ne doit pas avoir été modifiée et le cadre faisant l'objet d'une réclamation ne doit pas être envoyé séparément (démonté). Les pièces ou les ensembles de pièces, s'ils sont changés au cours de l'utilisation du vélo, doivent être conformes aux caractéristiques d'origine du vélo.
- L'objet de l'extension de garantie concerne uniquement la structure du cadre et non sa finition.
- L'acheteur (l'acheteur d'origine) prend en charge les coûts des pièces du vélo, qu'il est nécessaire de remplacer suite aux modifications des paramètres du tube du cadre remplacé ainsi que les coûts des travaux d'entretien en rapport avec cela.
- L'extension de garantie ne concerne pas les cadres en carbone, et pour les cadres suspendus, l'extension de garantie ne concerne pas le système de suspension arrière, ni les éléments de suspension mobiles (leviers, axes).

Le postulat inévitable pour l'obtention du droit à l'extension de garantie du cadre est que toutes les conditions mentionnées ci-dessus soient remplies, sans exception. Dans le cas où l'une des conditions énoncées ci-dessus n'est pas remplie, et ce même partiellement, les droits offerts par

l'extension de garantie du cadre du vélo ne prendront pas effet.

Le fabricant garantit, pendant la période d'extension de garantie, de changer le cadre du vélo, dont la cause du défaut est un vice matériel ou de production, à ses propres frais. Le fabricant déclare expressément qu'au cours de la période d'extension de garantie, tout autre droit, hormis la réclamation d'un échange du cadre du vélo, en vertu des conditions énoncées dans le certificat de garantie dans le chapitre « Extension de garantie pour le cadre du vélo », est à la charge de l'acheteur et le fabricant fournit tous les autres droits avec l'extension de garantie. En raison d'une disponibilité limitée du modèle original du cadre demandé, le délai de livraison du nouveau cadre peut être supérieur à 30 jours, le fabricant étant dans l'obligation de le livrer dans le plus court délai possible. Le fabricant se réserve le droit de fournir un cadre de la production actuelle, avec des caractéristiques techniques similaires et de même qualité, mais pas de la même couleur. La personne à contacter pour une réclamation d'extension de garantie est le revendeur du vélo. Le revendeur est en droit de décider si la réclamation est acceptée et comment elle est réglée.

Cette période d'extension de garantie exceptionnelle est un acte volontaire de la part de la société KELLYS BICYCLES s.r.o. et tout règlement du Code Civil ou toute autre disposition légale communément établie s'y applique, mais seules les conditions énoncées dans ce certificat de garantie, dans le chapitre « Extension de garantie pour le cadre du vélo » sont valides. Les droits découlant de l'extension de garantie du cadre du vélo prennent fin s'ils ne sont pas exercés au cours de la période d'extension de garantie énoncée ci-dessus.



Szanowni Klienci,

Dziękujemy, że wybraлиście rower KELLYS. Aby użytkowanie Waszego roweru było przyjemne i bezpieczne, prosimy o zapoznanie się z tą instrukcją. Dzięki niej dokładnie poznacie swój rower. Sprzedawca, u którego kupiliście rower, obsługuje wszelkie przeglądy i naprawy gwarancyjne Waszego roweru.

PRZEZNACZENIE

Rower przeznaczony do jazdy po drogach publicznych, drogach z nawierzchnią asfaltową i drogach nieutwardzonych w umiarkowanym terenie. Jeśli rower będzie użytkowany na drogach publicznych, a nie jest wyposażony w oświetlenie i odbłaski, musicie go dodatkowo w nie wyposażać zgodnie z przepisami Kodeksu Drogowego.

▲ UWAGA

W przypadku niewłaściwego użycia bądź użytkowania istnieje niebezpieczeństwo poważnego zranienia, śmierci oraz powstania materialnej lub innej szkody!

Jeżeli twój rower wyposażony jest w elektroniczny system Di2, to technicznych informacji o tym systemie należy szukać na internetowej stronie producenta Shimano www.si.shimano.com.

USTAWIENIE POŁOŻENIA SIODŁA, WSPORNIKA KIEROWNICY I KIEROWNICY

Wszystkie funkcjonujące części roweru zostały wyregulowane przez producenta i sprawdzone przez Waszego sprzedawcę. Przed rozpoczęciem użytkowania roweru należy ustawić położenie siodełka i kierownicy. Ustawie je tak, aby zapewniały maksymalną wygodę, ale jednocześnie pozwalały bezpiecznie obsługiwać hamulce i przesyłki roweru.

SIODŁO

USTAWIENIE WYSOKOŚCI SIODŁA

Usiądźcie na rowerze, korbę ustawcie w najniższym położeniu. Połóżcie nogę na pedale tak, aby opierała się na nim pięta. Przy prawidłowym położeniu siodełka noga powinna być wyprostowana, lekko ugięta w kolanie. Jeśli siodełko będzie ustawione zbyt wysoko, zostaną nadmierne obciążone mięśnie nóg i pleców. Nisko ustawione siodełko powoduje nadmierne obciążenie kolan i ścięgien.

▲ UWAGA

Minimalna wysokość siodełka, mierzona prostopadle do płaszczyzny podłoża, musi wynosić co najmniej 635 mm.

USTAWIENIE POŁOŻENIA SIODŁA I POCHYLENIA SIODŁA

Najodpowiedniejszym położeniem siodełka będzie ustawienie go równoległe do podłoża. Należy wypróbować kilka położeń i wybrać to, które będzie najwygodniejsze. Siodełko można także przesunąć do przodu w kierunku kierownicy lub do tyłu. Pochylenie i przesunięcie siodełka ustawiamy śrubą w zamku sztycy. Śrubę należy poluzować, siodełko przesunąć w wybraną stronę, wybrać najwygodniejszy kształt i dokręcić mocno śrubę. Zawsze należy sprawdzić dokręcenie śruby.

▲ WAŻNE

Na sztycy znajduje się oznaczenie, które pokazuje maksymalne dopuszczalne wysunięcie sztycy z ramy. Oznaczenie to przy maksymalnym wysunięciu sztycy z ramy nie może być widoczne. Nie wolno mocować sztycy w ramie ponad tym oznaczeniem! Śruba obejmująca podsiodłową musi być dokręcona tak, aby sztyca w ramie się nie dała obrócić. Mechanizm szybkozamykacza sztycy musi być dociągnięty tak, aby sztyca nie można było obrócić. Dźwignię szybkozamykacza można ustawić tylko w położenie otwarte (OPEN) lub zamknięte (CLOSE). Zamkniętym szybkozamykaczem nie wolno obracać, bo można go uszkodzić! Śruby wspornika mocno dokręcić, ale tak, aby ich nie uszkodzić.

▲ UWAGA

Dla rowerów NOID 70 i NOID 90, ewentualnie dla innego modelu z serii NOID, minimalna wysokość wsunięcia siodełka do ramy wynosi 100 mm. Maksymalna dopuszczalna długość wysuniętej części siodełka wynosi 110 mm.

Zalecane momenty dokręcenia obejmują sztycy w ramie roweru:

śruba M4 obejmująca sztycy podsiodłowej dla ramy wykonanej z karbonu	4,5 Nm
śruba M5 obejmująca sztycy podsiodłowej dla ramy wykonanej z aluminium	6 Nm
śruba M8 obejmująca sztycy podsiodłowej	25 Nm

Zalecane momenty dokręcenia zamka sztycy podsiodłowej:

śruba M5 zamka sztycy	10 - 12 Nm
śruba M6 zamka sztycy	12 - 15 Nm
śruba M8 zamka sztycy	20 - 25 Nm

WSPORNIK KIEROWNICY I KIEROWNICA

WSPORNIK A - HEAD (DO STERÓW BEZ GWINTÓW)

Wspornik typu „a-head” mocuje się do rury sterowej widelca i zabezpiecza za pomocą 2 śrub imbusowych. Wysokość wspornika i kierownicy ustala się za pomocą podkładek dystansowych wkładanych między wspornik a komplet steru, ewentualnie wymianą na wspornik o innym kącie nachylenia. Wspornikiem a - head reguluje się i likwiduje luzu łożysk sterowych.

Aby wyregulować stery typu a-head, należy odkręcić 2 śruby imbusowe zabezpieczające na obejmie wspornika. Dokręceniem lub poluzowaniem śruby górnej (w rurze sterowej widelca) usunąć luz na łożyskach steru tak, żeby widelec obracał się lekko, ale żeby nie miał wyczuwalnych luzów. Zawsze jako pierwszą trzeba dokręcać śrubę rury sterowej kompletu steru. Następnie ustawić właściwe położenie wspornika i zabezpieczyć go dokręceniem 2 śrub imbusowych na obejmie.

Zalecane momenty dokręcenia połączeń gwintowych:

śruba M5 obejmująca wspornika	5 Nm*
śruba M6 obejmująca wspornika	5 Nm*
skrutka M4 pre objimku riadidiel	5 Nm*

*Przeznaczając zalecanych momentów, chyba, że na wyrobie są określone inne.

CZĘŚCI ROWERU





WSPORNIK Z KLINEM (DO STERÓW GWINTOWANYCH)

Ten typ wspornika jest montowany w rurze sterowej widelca i zabezpieczany długą śrubą zakończoną nakrętką w kształcie klina. Chcąc ustawić wysokość i położenie wspornika, należy odkręcić lekko śrubę zabezpieczającą i obracając wspornikiem ustawić go we właściwym położeniu. Jeśli nie uda się poluzować wspornika, po odkręceniu śruby trzeba go uderzyć z góry gumowym młotkiem. Po ustawieniu we właściwym położeniu dokręcić śrubę zabezpieczającą.

▲ WAŻNE

Na wsporniku znajduje się oznaczenie maksymalnego wysunięcia widelca z rury sterowej. Oznaczenie to nie może być widoczne! Nigdy nie można mocować wspornika poniżej tego oznaczenia!

Zalecane momenty dokręcenia połączeń gwintowych:

śruba M6 zabezpieczająca wspornik	20 Nm*
śruba M6 obejmująca kierownicy	20 Nm*

*Przestrzegajcie zalecanych momentów, chyba, że na wyrobie są określone inne.

UTRZYMANIE ROWERU

Aby Wasz rower właściwie spełniał swoją funkcję, chcemy przypomnieć, że jego użytkowanie wymaga dbałości i właściwego utrzymania. Regularnie kontrolujcie połączenia śrubowe oraz dokręcenie śrub i nakrętek

Podczas użytkowania, konserwacji i obsługi nie dotykaj ruchomych części roweru, takich jak koła, łańcuchy, tarcze hamulcowe, koła zębate, koła pasowe przetwornika, korby i tym podobne. Może to prowadzić do pochwycenia, a w następstwie do zranienia. Podobnie nie należy dotykać rozporów zawieszania i sworzni hamulcowych – grozi zmiążdżeniem, pocięciem, ewentualnie innym rodzajem zranienia. Podczas użytkowania, konserwacji oraz innych czynności przy rowerze, należy wziąć pod uwagę szczególne ryzyko pochwycenia i należy użytkować rower z uwzględnieniem do tego ryzyka.

KORBY I PEDAŁY

Po przejechaniu pierwszych 20 km należy sprawdzić dokręcenie korb i pedałów, skontrolować, czy śruby korb są mocno dokręcone. Przy korbach ze zintegrowaną osią suportu należy regularnie kontrolować dokręcenie śrub mocujących lewą korbę do osi.

▲ WAŻNE

Zaniebanie kontroli dokręcenia korb do osi suportu, może powodować luzu na osi skutkujące nieodwracalnym uszkodzeniem korby. Usterkę taką można wyeliminować jedynie wymianą korby. Ewentualny demontaż i wymianę korb zlećcie fachowemu serwisowi. Pedały

muszą być mocno dokręcone do korb, tak, aby osadzenie osi pedału oparto się o korbę. Dociągnięcie pedałów trzeba regularnie kontrolować. W innym przypadku może dojść do poluzowania osi pedału na gwincie korby i w efekcie uszkodzenie gwintu. Tak powstałe uszkodzenia nie będą uznawane w ramach ewentualnego zgłoszenia reklamacyjnego!

MONTAŻ PEDAŁÓW

Pedały są zwykle oznaczone literami R - prawy i L - lewy na osi każdego pedału. Przed montażem przesmarujcie gwint na korbach i pedałach. Wkręćcie obracając w prawo prawy pedał (R) do gwintu prawej korby (korba z tarczami). Należy to robić ostrożnie, aby nie uszkodzić gwintu! Wkręćcie obracając w lewo lewy pedał (L) do gwintu lewej korby. Dociągnąć kluczem nr 15. Sprawdzić, czy osadzenie osi pedału oparto się o korbę

▲ UWAGA

Pedały zatraskowe oraz pedały z „noskami” i paskami, na stałe łączą nogę z pedałem, umożliwiając efektywniejsze pedalowanie i większą stabilność podczas jazdy. Przy jeździe z pedałami zatraskowymi trzeba użyć specjalnego obuwia kolarskiego przystosowanego do określonego typu mechanizmu zatraskowego. Jazda z takimi pedałami wymaga pewnej wprawy, dlatego radzimy przećwiczyć wpinanie i wypinanie pedałów w bezpiecznym miejscu.

WKŁAD SUPORTU

Wkład suportu musi się obracać bez tarcia i luzów. Regularnie kontrolujcie, czy obie miski wkładu suportu są mocno wkręcone do ramy, a łożyska należyście nasmarowane.

STERY GWINTOWANE

Komplet steru musi być odpowiednio dociągnięty, a wszystkie elementy dobrze spasowane. Jeśli na sterach jest luz należy postąpić w następujący sposób:

1. Przytrzymać górną bieżnię (3) i poluzować kluczem nakrętkę (1)
2. Dokręcić górną bieżnię tak, aby stery nie miały luzu, a widelec lekko się obracał.
3. Ponownie przytrzymać górną bieżnię i dokręcić nakrętkę zabezpieczającą stery

▲ UWAGA

Upewnijcie się przez jazdę, że widelec Waszego roweru obraca się lekko i nie ma luzów.

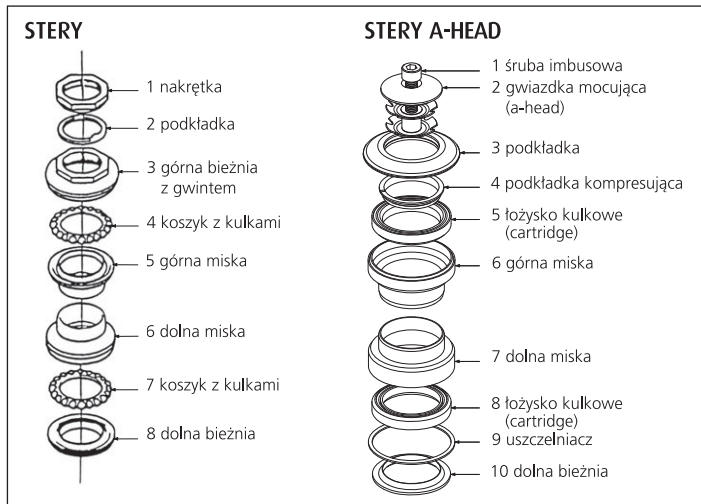
STERY TYPU A-HEAD

Stery muszą być właściwie wyregulowane i dokręcone. Należy skontrolować czy widelec lekko się obraca w sterach i nie ma luzu. Jeśli jest wyczuwalny luz należy:

- poluzować 2 śruby imbusowe obejmujące wspornika, które mocują go do rury sterowej widelca
- poluzować śrubę steru umieszczoną w korku steru (1)
- dokręcając lub luzując tę śrubę należy wyregulować stery tak, żeby widelec obracał się lekko i bez luzów
- ustawić właściwe położenie wspornika i dokręcić go 2 śrubami imbusowymi znajdującymi się na

obejmie - stery są zabezpieczone
Przed dokręceniem należy skontrolować:

- czy poszczególne elementy steru są dobrze spasowane
- czy widelec jest dobrze osadzony w sterzi



▲ UWAGA

Przed jazdą trzeba sprawdzić, czy śruby imbusowe na obejmie wspornika kierownicy są odpowiednio dokręcone. Aby utrzymać prawidłowe funkcjonowanie łożysk sterów roweru, konieczne jest ich regularne (dostosowane do częstotliwości użytkowania roweru) kontrolowanie, czyszczenie i smarowanie. Demontaż i ponowny prawidłowy montaż łożysk wymaga pewnych umiejętności oraz narzędzi, dlatego zalecamy wykonywanie tych czynności przez wyspecjalizowany serwis rowerowy.

UKŁAD NAPĘDOWY

Układ napędowy składa się z manetek przerzutek, linek, przerzutki przedniej i tylnej, trybów przedniego i tylnego, wolnobiegu tylnej piasty i łańcucha. Układ napędowy jest wyregulowany przez producenta, dlatego regulacji należy dokonywać tylko wtedy, kiedy jest taka konieczność! Zmiana biegów powinna odbywać się tylko podczas kręcenia korbą do przodu. Nigdy nie zmieniajcie biegów na siłę! Funkcjonowanie systemu zależy od lekkiej pracy linek w pancerzach i całego układu napędu (tryby, łańcuch, wolnobieg). Cały system należy utrzymywać w czystości. Linki smarujcie olejem z dodatkiem teflonu chroniącego je przed korozją, wydłużając żywotność i lekką pracę.

PRZERZUTKA TYLNA

Przerzutką tylną sterujemy za pomocą prawej manetki. Zmieniając położenie łańcucha na koronkach wolnobiegu, zmieniamy tym samym przełożenie pomiędzy trybami korbki a wolnobiegami. Z czasem, w trakcie użytkowania, może dojść do rozregulowania układu napędowego.

• USTAWIENIE DOLNEGO POŁOŻENIA

Ustawić łańcuch na najmniejszej koronce wolnobiegu. Odkręcić śrubę mocującą linki przerzutki i zdjąć linkę. Kręcąc śrubką ustawienia dolnego (H), ustawić wózek przerzutki równolegle do najmniejszej koronki. Założyć linkę do przerzutki, naciągnąć i mocno dokręcić śrubę mocującą.

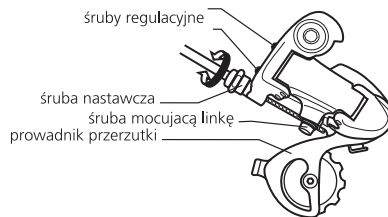
• USTAWIENIE GÓRNEGO POŁOŻENIA

Ustawić łańcuch na największą koronkę. Kręcąc śrubą górnego położenia (L) ustalić położenie wózka przerzutki tak, aby znajdował się pod największą koronką. Wypróbujcie pracę łańcucha we wszystkich położeniach.

• REGULACJA PRZERZUTKI

Unieść tylne koło i obracać korbami. Śrubą regulacyjną przerzutki (przechodzi przez nią linka z pancerzem do przerzutki) obracać dopóki łańcuch nie będzie płynnie i cicho przesuwiał się po koronkach wolnobiegu.

PRZERZUTKA TYLNA



**▲ UWAGA**

Przed jazdą skontrolujcie regulację przerzutki. Przy niewłaściwym górnym położeniu wózek przerzutki może dostać się w szprychy koła, co oprócz uszkodzenia szprych i przerzutki, może spowodować groźny wypadek.

PRZERZUTKA PRZEDNIA

Przerzutką przednią sterujemy za pomocą lewej manetki. Biegi zmienia się położeniem łańcucha na trybach korby. Aby przerzutka działała właściwie, prowadnik łańcucha musi być ustawiony równoległe do trybów korby. Linka musi być napięta. Z czasem, w trakcie użytkowania, może dojść poluzowania linki i do rozregulowania przerzutki przedniej.

• USTAWIENIE DOLNEGO POŁOŻENIA

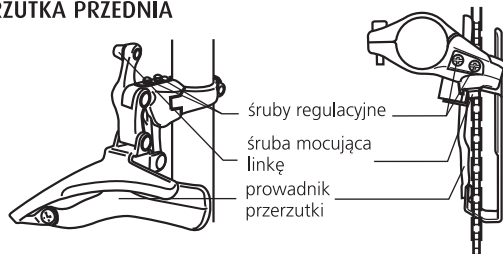
Jeśli łańcuch spada z najmniejszego trybu korby - prowadnik przerzutki jest zbyt blisko ramy roweru. Aby zmienić ustawienie prowadnika śrubką dolnego ustawienia trzeba obracać w prawo.

• USTAWIENIE GÓRNEGO POŁOŻENIA

Jeśli łańcuch spada z największego trybu korby - prowadnik łańcucha jest zbyt daleko od ramy roweru. Aby zmienić ustawienie prowadnika śrubką górnego położenia trzeba obracać w prawo. Wypróbujcie sprawną pracę łańcucha we wszystkich położeniach

• REGULACJA PRZERZUTKI

Aby usunąć luz na linie, trzeba odkręcić śrubę mocującą na przerzutce i naciągnąć linkę. Dokręcić mocno śrubę mocującą. Sprawdźcie prawidłowość działania przerzutki.

PRZERZUTKA PRZEDNIA**ŁAŃCUCH**

Łańcuch przenosi siłę napędową na tylne koło. Jest jednym z najintensywniej eksploatowanych elementów roweru, dlatego utrzymaniu łańcucha w należytym stanie należy poświęcić dużo uwagi. Właściwe naciągnięcie łańcucha zabezpiecza tylną przerzutkę. W rowerach bez przerzutek, odpowiednio naciągnięty łańcuch zapobiega przesuwaniu się tylnego koła w widełkach. Regularnie należy go czyścić z zabrudzeń (piasek, błoto, itp.) - dzięki temu przedłużycie żywotność łańcucha. Do smarowania łańcucha zalecamy używać oleju teflonowy - właściwy środek do smarowania poleci Wam sprzedawca. W czasie użytkowania roweru następuje stopniowe trwałe rozciągnięcie ogniw łańcucha. Zużyty lub uszkodzony łańcuch często jest przyczyną zniszczenia wolnobiegu i zębatek korby. Jeśli rower jest regularnie używany w terenie błotnistym i wilgotnym, po przejechaniu ok. 1000 km, łańcuch należy wymienić na nowy. Inaczej ryzykujecie uszkodzenie i konieczność wymiany wolnobiegu, a nawet korb. Przy intensywnym użytkowaniu łańcucha w trudnych warunkach (wilgoć, błoto, piasek itp.), łańcuch należy zmienić częściej niż co 1000 km.

UKŁAD HAMULCOWY

Układ hamulcowy składający się z dźwigni hamulców, linek i pancerzy, przedniego i tylnego hamulca, klocków hamulcowych, jest jednym z najważniejszych układów Waszego roweru. Prawa dźwignia kieruje pracą tylnego hamulca, lewa dźwignia kieruje pracą przedniego hamulca. Rower wyposażony w torpeda zatrzymuje się naciskając pedał nogą w stronę przeciwną do kierunku jazdy (do tyłu).

Hamulce są ustawione przez producenta, dlatego jeśli nie ma takiej konieczności, ze względu na Wasze bezpieczeństwo, nie ingerujcie w układ hamulcowy! Regularnie kontrolujcie stan powierzchni trących; klocki hamulcowe i obręcze utrzymujcie w czystości. Po rozregulowaniu układu hamulcowego hamulce trzeba ponownie nastawić, ewentualnie zwrócić się do wyspecjalizowanego serwisu. Powierzchnie zatłuszczone należy odtłuścić..

LINKI HAMULCOWE

Linki hamulcowe muszą być dobrze naciągnięte - tylko w takim przypadku układ hamulcowy Waszego roweru będzie prawidłowo funkcjonował. Linki hamulcowe reguluje się śrubami nastawnymi w dźwigniach hamulcowych. Linki i pancerze smarujcie olejem teflonowym zapewniającym ich lekką pracę. Na końce linek załóżcie końcówki zapobiegające rozplataniu się linek. Jeśli linki są uszkodzone lub zużyte, należy je wymienić.

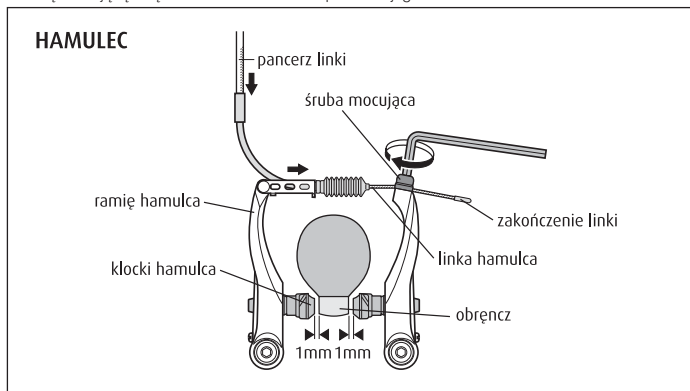
USTAWIENIE HAMULCÓW

W hamulcach typu V-brake klocki hamulcowy powinien znajdować się w odległości 1 mm od obręczy koła.

▲ WAŻNE

Klocki hamulcowe nie mogą dotykać opony - w takim przypadku może dojść do rozdarcia opony! Zużyte klocków należy kontrolować i w odpowiednim czasie wymienić. Zużyte klocki hamulcowe zawsze należy wymienić na nowe oryginalne odpowiednie do danego typu hamulców.

1. Poluzować śrubę regulacyjną na dźwigni hamulca. Jeśli trzeba ustawić klocki bliżej obręczy, śrubę regulacyjną należy obracać w lewą stronę - wykręcać. Zabezpieczyć śrubę regulacyjną.
2. Jeśli linka hamulcowa jest zbyt luźna, należy wkręcić (w prawo) śrubę regulacyjną na dźwigni hamulca. Poluzować śrubę mocującą linki na ramieniu hamulca. Linkę naciągnąć tak, żeby klocki hamulcowe znalazły się we właściwym położeniu w stosunku do obręczy koła. Mocno dokręcić śrubę mocującą linkę do ramienia hamulca i sprawdzić jego ustawienie.



▲ UWAGA

Należy zachować zwiększoną ostrożność przy hamowaniu podczas deszczu i dużej wilgotności - droga hamowania Waszego roweru wydłuży się! Przed każdą jazdą skontrolujcie, czy układ hamulcowy działa właściwie.

HAMULCE TARCZOWE

Hamulce tarczowe Waszego roweru są ustawione przez producenta i skontrolowane przez sprzedawcę, dlatego możecie bezpiecznie używać swojego roweru.

USTAWIENIE POŁOŻENIA DŹWIGNI HAMULCOWYCH

Aby bezpiecznie i pewnie obsługiwać hamulce, trzeba ustawić właściwe położenie dźwigni

hamulcowych na kierownicy:

1. Poluzować śruby obejmujące dźwignie hamulcowych.
2. Ustawić najwygodniejsze położenie dźwigni na kierownicy tak, aby łatwo i wygodnie je obsługiwać. Śruby obejmują mocno dokręcić.

USTAWIENIE POŁOŻENIA - ODLEGŁOŚCI DŹWIGNI HAMULCOWYCH OD KIEROWNICY

W dźwigni hamulcowej znajduje się śruba regulacyjna do nastawienia odległości klamki hamulca od kierownicy. Regulację taką wykonuje się w zależności od typu hamulca:

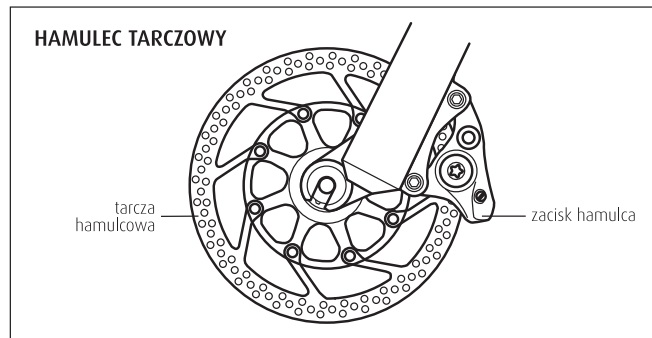
- śrubą imbusową, znajdującą się wewnątrz dźwigni hamulca,
 - śrubą regulacyjną zintegrowaną w dźwigni hamulca (sposób wykonania zależy od producenta i typu hamulca).
- Obracając śrubę regulacyjną lub imbusową przybliżając dźwignię do kierownicy - zmniejszamy skok dźwigni, zwiększając jej odległość od kierownicy - zwiększamy skok dźwigni.

UTRZYMANIE HAMULCÓW TARCZOWYCH

Jeśli nie posiadacie dostatecznej wiedzy i narzędzi, zalecamy w kwestiach serwisowych zwrócić się do wykwalifikowanego serwisu. Niefachowa ingerencja może spowodować obniżenie sprawności hamulca lub nawet jego uszkodzenie.

TARCZA HAMULCOWA

Regularnie kontrolujcie stan tarcz hamulcowych. Podczas hamowania dochodzi do zużycia tarczy, wynikiem czego mogą być jej pęknięcia. Uszkodzoną tarczę należy wymienić na nową.



**▲ UWAGA**

Tarcza hamulcowa w czasie hamowania nagrzewa się! Bezpośrednio po jeździe należy uważać, aby się nie poparzyć o rozgrzaną tarczę (np. przy zdejmowaniu kół, itp.)

KŁOCKI HAMULCOWE

Kłocki hamulcowe w czasie hamowania ulegają zużyciu, a skuteczność hamowania stopniowo obniża się. Jeśli hamulce przy hamowaniu są głośne, jeśli zauważycie spadek skuteczności hamowania, może to oznaczać, że kłocki hamulcowe są zużyte i trzeba je wymienić na nowe. Dobór właściwego typu kłocków poradzi Wam sprzedawca.

WYMIANA PŁYNU HAMULCOWEGO

Zapowietrzony układ hamulcowy może być przyczyną pogorszenia się sprawności hamowania lub wręcz spowodować jej zanik. W takim przypadku należy układ hamulcowy odpowietrzyć, a w razie potrzeby napęlnić nowym płynem hamulcowym.

▲ UWAGA

Układ hamulcowy jest standardowo napęlniony płynem hamulcowym lub olejem mineralnym. Płynów tych nie wolno mieszać! Do uzupełnienia lub wymiany płynu hamulcowego należy użyć tylko takiego typu płynu, jaki zaleca producent hamulców! Wymiana płynu hamulcowego, wymiana wężyka hamulca, wymaga praktyki i specjalistycznych narzędzi, dlatego zalecamy zlecić te czynności wykwalifikowanemu mechanikowi w serwisie.

CZYSZCZENIE HAMULCÓW

Tarczę hamulcową, zaciski hamulców i kłocki hamulcowe trzeba utrzymywać w czystości. W przypadku zabrudzenia olejem lub innym smarem, tarczę hamulcową należy odtłuścić (np. specjalnym odtłuszczaczem, benzyną ekstrakcyjną, itp.). Jeśli kłocki hamulcowe są zanieczyszczone płynem hamulcowym, należy wymienić je na nowe!

▲ WAŻNE

1. Przed każdą jazdą skontrolujcie funkcjonowanie układu hamulcowego. Kilkakrotnie naciśnijcie dźwignie hamulca, żeby się przekonać, że hamulce pracują właściwie.
2. Regularnie sprawdzajcie dokręcenie wszystkich śrub układu hamulcowego. Poluzowane śruby mogą być przyczyną uszkodzenia hamulców.
3. Tarczę hamulcowe i zaciski hamulców nagrzewają się w czasie jazdy. Nie dotykajcie ich - można się poparzyć!
4. Nauczcie się właściwie używać hamulców w rowerze. Zbyt gwałtowne zahamowanie przednim hamulcem może spowodować upadek. Niewyregulowane hamulce lub źle używane, mogą być przyczyną poważnych urazów.

KOŁO PRZEDNIE I TYLNE

Przed każdą jazdą należy skontrolować, czy koło jest poprawnie i mocno zamocowane do ramy roweru szybkozamykaczem piasty, tzn. dźwignia szybkozamykacza znajduje się w położeniu zamkniętym (CLOSE). Mocując koło do ramy lub widełek w następujący sposób: poprzez włożenie mechanizmu osi szybkozłącznej do piasty koła. Upewnij się, że sprężyny są ustawione prawidłowo (szersze końce sprężyn są skierowane na zewnątrz, tj. w stronę nakrętki/dźwigni, węższe końce są skierowane do siebie). Przykręć mechanizm osi szybkozłącznej do nakrętki mocującej w prawo. Mechanizm szybkozamykacza umożliwia prosty i szybki montaż - demontaż koła bez narzędzi. Zawsze trzeba sprawdzić, czy zamontowane koło jest właściwie umieszczone w widełkach (wyśrodkowane). Nakrętka szybkozamykacza musi być dokręcona tak, aby jego dźwignia przy zamykaniu stawiała opór, a uchwyty widełek i widełca były mocno dociśnięte. Dźwignię szybkozamykacza ustawiać tylko w położenie „otwarte” (OPEN) lub „zamknięte” (CLOSE). Zamkniętym szybkozamykaczem nie wolno obracać, bo można go uszkodzić!

Jeśli koła roweru są mocowane do widełca albo do ramy nakrętkami, ze względów bezpieczeństwa, trzeba je nakrętki mocno dokręcić.

Zalecane momenty dokręcenia połączeń gwintowych:

nakrętka M10 osi koła 30 - 40 Nm

Regularnie kontrolujcie stan piast, szczególnie po jeździe w terenie mokrym i błotnistym. Oś piasty powinna obracać się bez tarć i luzów. Jeśli po regulacji konusem i przeciwnakrętką nadal tak nie jest, trzeba piastę rozłożyć, wyczyścić bieżnię i kulki, przesmarować odpowiednim smarem, a piastę ponownie złożyć i wyregulować. Zalecamy, aby ze względu na wysoki stopień komplikacji tej czynności nie wykonywać jej samodzielnie, ale zlecić fachowemu serwisowi rowerowemu.

OBRĘCZE

Przed rozpoczęciem użytkowania roweru należy zawsze sprawdzić, czy koła są wycentrowane, a obręcze nieuszkodzone. Podczas eksploatacji roweru, a szczególnie przy wszelkich zderzeniach, mogą się pojawić rysy i pęknięcia. Także podczas hamowania ulegają zużyciu boczne ścianki obręczy (powierzchnie hamowania). Obręcze posiadają system sygnalizacji zużycia, który pokazuje deformację bocznej ścianki obręczy. Oznaką, że obręcz wymaga wymiany jest wygięta boczna ścianka powodująca samoistne hamowanie. Jazda z tak uszkodzoną obręczą jest zabroniona, spowoduje zagrożenie zdrowia i życia użytkownika roweru! Należy ją bezwzględnie wymienić.

OPONY

Nie wolno jeździć na kołach, w których jest za mało lub za duże ciśnienie powietrza. Na boku każdej opony jest podany optymalny zakres ciśnienia, którego należy przestrzegać. Przeliczenie jednostek ciśnienia podanych na oponach: 100kPa = 14,22 P.S.I. = 1 bar = 1 at



W razie defektu, uszkodzoną dętkę należy wymienić na nową, zawsze o takich samych parametrach - rozmiar jest umieszczony na każdej dętce lub na bocznych ścianach opony.

RAMA I WIDELEC

Regularnie kontrolujcie, czy rama i widelec Waszego roweru nie są uszkodzone. Do uszkodzenia ramy albo widelca (wgłębienie lub pęknięcie rur bądź spawów) dochodzi najczęściej przy upadkach. Tak uszkodzonej ramy lub widelca nie można dalej używać, ryzykujecie groźnym wypadkiem!

RAMA Z KOMPOZYTU KARBONOWEGO

Kompozyt karbonowy zapewnia ramie wysoką wytrzymałość, niską wagę, tłumienie drgań, a co za tym idzie daje rowerowi doskonale właściwości. Pomimo tych zalet, przy nadmiernym przeciążeniu lub zderzeniu, struktura włókien kompozytu może ulec uszkodzeniu - pęknięciu.

▲ UWAGA

Przy właściwym użytkowaniu ramy z materiałów kompozytowych mają większą odporność na zmęczenie materiału niż ramy wykonane z metalu. Trzeba jednak regularnie kontrolować ramę, szczególnie w następstwie jakiegokolwiek zderzenia czy wypadku. Po stwierdzeniu uszkodzeń, jakimi są np. pęknięcia, nie można dalej użytkować ramy! Przy montażu komponentów do ramy kompozytowej należy zachować dużą ostrożność, głównie przy dokręcaniu śrub obejmujących sztycy podsiodłowej lub obejmujących przedniej przerzutki. Trzeba przestrzegać zalecanych momentów dokręcenia śrub!

Nie należy wystawiać ramy karbonowej lub innego elementu karbonowego na działanie wysokich lub skrajnie niskich temperatur, może to spowodować zmiany w materiałach konstrukcyjnych, a następnie ich pęknięcie. Uszkodzenia karbonu mogą nie być widoczne, dlatego zalecamy wymianę wszystkich elementów z karbonu, które zostały wystawione na działanie ekstremalnych temperatur lub silnych uderzeń, nawet jeśli uszkodzeń tych nie widać.

Zalecane momenty dokręcenia komponentów do ramy wykonanej z kompozytu karbonowego:

śruba M4 obejmują sztycy podsiodłowej	4,5 Nm
śruba M5 obejmują przedniej przerzutki	6 Nm

▲ UWAGA

Śruba obejmująca do mocowania sztycy w ramie musi być dokręcona tak, aby umieszczona w ramie sztyca nie dała się obrócić. Jeśli śruba została dokręcona zalecanym momentem i mimo to sztyca przesuwa się w ramie, radzimy użyć specjalnej pasty montażowej do montowania elementów karbonowych. Zawiera ona specjalne mikrogranulki zwiększające tarcie i pozwalające zmniejszyć moment dokręcenia śruby o 30%. Dzięki temu zapobiega uszkodzeniom komponentów.

Jeśli przy obsłudze roweru jest wykorzystywany stojak serwisowy, nie wolno nigdy mocować

roweru za ramę - ściśnięcie ramy może spowodować jej pęknięcie. W przypadku czynności serwisowych wymagających użycia specjalistycznych narzędzi, zalecamy zwrócić się do specjalistycznego serwisu rowerowego.

WIDELEC AMORTYZOWANY

Jeśli posiadacie Państwo rower z widełcem amortyzowanym, prosimy postępować następująco:

NASTAWIENIE TWARDOŚCI TŁUMIENIA

1. AMORTYZATOR SPRĘŻYNOWY

Regulacja ustawienia twardości amortyzatora sprężynowego znajduje się w górnej części prawej nogi widelca. W modelach, które są wyposażone w blokady amortyzacji (Lockout) regulacja ustawienia twardości znajduje się na szczycie lewej nogi widelca. Stopniowe obracanie pokrętki regulacji zgodnie z ruchem wskazówek zegara powoduje zwiększenie twardości widelca, obracanie w drugą stronę - zmniejszenie twardości.

2. WIDELEC POWIETRZNY

Ustawienie twardości amortyzatora reguluje się ciśnieniem powietrza w komorze powietrznej amortyzatora. Wentyl do pompowania komory powietrznej znajduje się w górnej części lewej nogi widelca.

▲ WAŻNE

Widelec jest wyregulowany przez producenta i skontrolowany przez sprzedawcę. Do napompowania widelca potrzebna jest specjalna pompka wysokociśnieniowa z manometrem. Napompowanie i wyregulowanie amortyzatora wymaga doświadczenia i specjalnych narzędzi, dlatego też radzimy zwrócić się z tym do profesjonalnego serwisu.

BLOKADA AMORTYZACJI WIDELCA (LOCKOUT)

Niektóre widełce posiadają hydrauliczny system blokady amortyzacji widelca. Zamknięcie amortyzatora pozwala zredukować ugięcie widelca przy pedalowaniu, a tym samym osiągnąć większą efektywność głównie przy podjazdach czy sprincie.

Pokrętki blokady amortyzacji widelca znajduje się w górnej części prawej nogi widelca. Blokady steruje się za pomocą dźwigni (z oznaczeniem Lockout). Obracając pokrętkę zgodnie z ruchem wskazówek zegara blokuje się amortyzację widelca, obracając w przeciwnym kierunku powoduje się odblokowanie amortyzacji a widelec powraca do normalnego trybu pracy.

ZDALNE STEROWANIE BLOKADĄ AMORTYZACJI WIDELCA (REMOTE LOCKOUT)

Jeśli rower wyposażony jest w widelec ze zdalnym sterowaniem amortyzacji widelca Remote Lockout umieszczonym na kierownicy roweru, należy postępować następująco: naciskając



dźwignę lub przycisk (zależnie od modelu widelca) w kierunku kierownicy amortyzację się blokuje, naciskając przycisk zwalnający w dół powoduje się odblokowanie amortyzacji i widelec powraca do pracy w normalnym trybie.

▲ UWAGA

Blokada amortyzacji widelca jest zalecana w mniej wymagającym terenie. Podczas jazdy w trudnym terenie należy odblokować widelec, w przeciwnym razie może dojść do uszkodzenia systemu blokady amortyzacji.

TŁUMIENIE POWROTU AMORTYZATORA (REBOUND)

Tłumienie powrotu Rebound kontroluje prędkość, z jaką amortyzator po ugięciu wraca do podstawowego położenia (maksymalnego skoku).

Regulacja Rebound znajduje się w dolnej części prawej nogi widelca. Obracając pokrętko w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara (patrząc od spodu widelca) prędkość powrotu obniża się (na widelcu oznaczenie +). Obracając w przeciwną stronę zwiększa się prędkość powrotu (na widelcu oznaczenie -). Zbyt wolne ustawienie tłumienia powrotu może powodować, że amortyzator nie będzie w stanie „wybierać” nierówności, z kolei zbyt szybkie tłumienie powrotu powoduje „kopanie” widelca.

KONSERWACJA WIDELCA

CZYSZCZENIE / SMAROWANIE - aby widelec działał sprawnie niezbędna jest jego właściwa konserwacja, szczególnie w miejscach pracy (kontakty) nogi górnej i dolnej widelca. Uszczelki zabezpieczające przed dostępem zanieczyszczeń do płaszczyzny roboczej nie mogą być uszkodzone i muszą chronić ją na całym obwodzie. Powierzchnie przesuwne nogi górnej należy utrzymywać w czystości, po każdej jeździe kurz i wilgoć należy delikatnie oczyścić miękką ściereczką i przesmarować. Powierzchnie zewnętrzne nogi dolnej należy wyczyścić detergentem przy użyciu miękkiej szcztotki. Trzeba zadbać o to, aby przy czyszczeniu woda nie przedostała się w przestrzeń pomiędzy nogami górną a dolną. Do czyszczenia NIGDY nie należy używać myjek wysokociśnieniowych. Wilgoć i zabrudzenia wewnątrz widelca mają niekorzystny wpływ na jego działanie, zabrudzenia powodują większe tarcie pomiędzy nogami widelca, skracając żywotność poszczególnych jego części.

Aby widelec funkcjonował prawidłowo należy przestrzegać następujących wskazówek:

- Po każdej jeździe należy oczyścić górną nogę widelca, uszczelki z zabrudzeń takich jak: kurz, wilgoć lub błoto.
- Co 25 godzin pracy (lub po jeździe w ekstremalnych warunkach, w środowisku wilgotnym, takim jak błoto czy wilgotny piasek):
 1. Uszczelnienie i płaszczyznę roboczą przesmarować olejem teflonowym.
 2. Sprawdzić czy wszystkie śrubki widelca są odpowiednio dokręcone.
 3. Prawdzić ogólny stan widelca. Jeśli okaże się, że jakieś części są uszkodzone lub

zużyte, należy jak najszybciej udać się do profesjonalnego serwisu i wymienić je na nowe, oryginalne. Nigdy nie wolno jeździć na uszkodzonym widelcu.

- Co 50 godzin pracy - zalecamy przeserwisować widelec w profesjonalnym serwisie (SERWIS 1)
- Co 100 godzin pracy - zalecamy przeserwisować widelec w profesjonalnym serwisie (SERWIS 2)

SERVIS 1 - zalecane czynności serwisowe: kontrola funkcjonowania widelca, czyszczenie i smarowanie pudzier, przesmarowanie linek systemu blokady amortyzacji widelca (jeśli widelec jest w nie wyposażony), kontrola połączeń śrubowych, kontrola ciśnienia powietrza w widelcu, kontrola stanu ogólnego widelca - określenie stopnia zużycia lub uszkodzenia poszczególnych części widelca.

SERVIS 2 - alecane czynności serwisowe: SERWIS 1 + rozłożenie widelca, wyczyszczenie wszystkich części widelca, przesmarowanie powierzchni roboczej i pierścieni uszczelniających, przesmarowanie linek systemu blokady amortyzacji widelca (jeśli widelec jest w nie wyposażony), kontrola szczelności wentyla i ciśnienia powietrza w widelcu, kontrola połączeń śrubowych.

▲ UWAGA

Do smarowania widelca należy używać oleju teflonowego i smaru zawierającego teflon. Nie wolno używać smarów zawierających lit, gdyż mogą one uszkodzić wewnętrzne części widelca. W przypadku wykonywania czynności serwisowych wymagających specjalnych narzędzi, jak np. demontaż widelca wymiana nogi dolnej, itp. zalecamy zgłosić się do profesjonalnego serwisu.

AMORTYZATOR TYLNY

Jeśli rower wyposażony jest w amortyzator tylny, należy postępować następująco:

USTAWIENIE TWARDOŚCI AMORTYZATORA

Twardość amortyzatora reguluje się ciśnieniem powietrza w komorze powietrznej amortyzatora.

▲ WAŻNE

Amortyzator jest wyregulowany przez producenta i skontrolowany przez sprzedawcę. Do napompowania amortyzatora potrzebna jest specjalna pompka wysokociśnieniowa z manometrem. Napompowanie i wyregulowanie amortyzatora wymaga doświadczenia i specjalnych narzędzi, dlatego też radzimy zwrócić się z tym do profesjonalnego serwisu.

BLOKADA SKOKU AMORTYZATORA (LOCKOUT)

Funkcja Lockout pozwala zablokować amortyzator, a tym samym osiągnąć efektywniejszą jazdę na podjazdach lub w płaskim terenie. Blokada skoku amortyzatora steruje się za pomocą dźwigni w dolnej części amortyzatora. Ma dwa położenia: obracając dźwignię w położenie „zamknięte” amortyzację się blokuje, obracając w przeciwnym kierunku odblokowuje się amortyzację, a amortyzator wraca do normalnego trybu pracy.

**▲ WAŻNE**

Długotrwała jazda z zablokowanym skokiem amortyzatora może spowodować przedwczesne zużycie amortyzatora.

TŁUMIENIE POWROTU AMORTYZATORA (REBOUND)

Pokrętem regulacji tłumienia powrotu amortyzatora Rebound ustawia się prędkość, z którą amortyzator powraca do wcześniejszego położenia. Regulacja do Rebound znajduje się w górnej części amortyzatora. Obracając pokrętko regulacyjne w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara szybkość powrotu do pozycji podstawowej się obniża. Obracając w przeciwnym kierunku prędkość się zwiększa.

▲ UWAGA

Nie przekraczać maksymalnych wartości ciśnienia podanych na amortyzatorze!

Nigdy nie rozkładać amortyzatora! Jeśli macie podejrzenie, że amortyzator pracuje niewłaściwie, ma wycieki oleju, traci zdolność tłumienia wstrząsów, wydaje „dziwne” dźwięki przy dużym obciążeniu, zalecamy zwrócić się do fachowego serwisu. Przed każdą jazdą należy skontrolować, czy śruby mocujące amortyzator do ramy są dobrze dokręcone. Po jeździe w terenie błotnistym amortyzator trzeba zawsze oczyścić myjąc wodą. Do mycia nigdy nie używać myjek wysokociśnieniowych!

UTRZYMANIE AMORTYZATORA:

- Po każdej jeździe należy oczyścić powierzchnię ślizgową tłoka i uszczelki z zabrudzeń (np. kurz, wilgoć, błoto).
- Co 25 godzin pracy (lub po jeździe w ekstremalnych warunkach, w środowisku wilgotnym, takim jak błoto czy wilgotny piasek):
 1. Tłok, uszczelnienie i elementy ruchome przesmarować olejem teflonowym.
 2. Skontrolować, czy nie są uszkodzone poszczególne elementy amortyzatora.
Z uszkodzonym amortyzatorem nie wolno jeździć!
- Co 50 godzin pracy - zalecamy przeserwisować amortyzator w profesjonalnym serwisie.

BAGAŻNIK TYLNY

- Jeśli rama roweru jest wyposażona w otwory do mocowania bagażnika, możliwe jest zamontowanie tylnego bagażnika/fotelika.
- Zawsze używaj bagażnika/fotelika dziecięcego kompatybilnego z rodzajem ramy.
- Zawsze postępuj zgodnie z instrukcjami producenta bagażnika/fotelika i nie przeciążaj bagażnika/fotelika.
- Nigdy nie przeciążaj roweru. Łączna waga rowerzysty wraz z rowerem, akcesoriami i bagażami wynosi 110 kg.

MONTAŻ PRZYCZEPY

Rowery Kelly nie są specjalnie przystosowane do używania przyczepki rowerowej lub doczepanego roweru. Podczas korzystania z tego lub podobnego akcesorium należy postępować zgodnie z instrukcjami producenta przyczepki lub roweru doczepanego.

▲ UWAGA

Jeśli rower będzie użytkowany w ruchu ulicznym na drogach publicznych przy zmniejszonej widoczności, trzeba go wyposażyć w oświetlenie i odbłaski zgodnie z wymogami przepisów obowiązujących w kraju, w którym jest użytkowany.

Podczas jazdy na rowerze zawsze używajcie kasku rowerowego! Większość wypadków na rowerze powoduje urazy głowy. Kupując kask należy dobrać właściwy rozmiar, tak, aby wygodnie leżał na głowie i nie przesuwiał się na niej. Kask nie może uwierać. Zalecamy wybrać model z systemem regulacji dopasowania i bezpiecznym zapięciem.

Maksymalna dopuszczalna całkowita masa rowerzysty z bagażem wynosi 110 kg.

Dla rowerów 24" maksymalna dopuszczalna waga rowerzysty z bagażem oraz rowerem nie może przekraczać 50 kg. Nie przeciążajcie roweru!

▲ WAŻNE

Wszystkie elementy mechaniczne roweru podlegają zużyciu i są narażone na duże obciążenia. Różne materiały i części mogą reagować na zużycie i zmęczenie materiału na różne sposoby. Kiedy zostanie przekroczona żywotność jakiejś części, może ona nagle ulec uszkodzeniu, co może prowadzić do zagrożenia zdrowia i życia użytkownika roweru. Jakikolwiek rys, pęknięcia, odbarwienia lakieru i inne zmiany na powierzchni części w miejscach bardzo obciążonych sygnalizują, że przekroczono żywotność części i należy ją niezwłocznie wymienić na nową.

Wszystkie kolory na rowerach KELLYS wykorzystują powłokę chroniącą przed promieniowaniem UV, aby nasycenie kolorów było jak najbardziej trwałe. Rodzaj ochrony przed promieniowaniem UV może się różnić w zależności od materiału, na którym używane są dane kolory. Należy pamiętać, że pomimo zastosowania wszelkich środków ostrożności, promieniowanie UV może zmienić ich odcień lub nawet spowodować wyblaknięcie. Prosimy nie przechowywać rowerów KELLYS w miejscach, w których mogą być narażone na bezpośrednie działanie promieni słonecznych, a tym samym na zwiększone promieniowanie UV. Podjęcie takich środków ostrożności może zwiększyć żywotność kolorów. Ewentualne zmiany nasycenia kolorów lub ich blaknięcie nie będą uważane za wady produktu.

Życzymy Państwu przyjemnej jazdy.
KELLYS



GWARANCJA

Sprzedający udziela gwarancji na rower w okresie 24 miesięcy od dnia sprzedaży. **Gwarancja ma zastosowanie wyłącznie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.**

WARUNKI GWARANCJI

Sprzedawca zapewnia dobrą jakość i sprawne działanie sprzętu pod warunkiem, że będzie on użytkowany zgodnie z przeznaczeniem. Gwarantem jest Sprzedający, czyli firma która sprzedała rower;

- **Sprzedający jest zobowiązany przekazać nabywcy rower pełnosprawny, wyregulowany, nadający się do natychmiastowej eksploatacji;**
- Do obowiązków użytkownika należy wykonanie czynności obsługowych, regulacyjnych i konserwacyjnych wszystkich elementów roweru opisanych w Instrukcji użytkownika roweru;
- Zaleca się dokonanie w terminie 14 - 30 dni od daty zakupu przeglądu gwarancyjnego roweru w profesjonalnym serwisie rowerowym;
- Okres gwarancji przedłuża się o czas, w jakim towar był w naprawie gwarancyjnej
- W okresie trwania gwarancji wszystkie usterki spowodowane wadami materiału, wadami ukrytymi oraz złym montażem będą usuwane bezpłatnie. W przypadku konieczności wymiany części, Gwarant zapewni ją w kolorze odpowiednim do specyfikacji roweru lub uniwersalnym;
- Rower oraz oryginał dowodu zakupu, który wyraźnie określa nazwę i adres sprzedającego, datę i miejsce zakupu, rodzaj produktu i nr fabryczny wraz z kartą gwarancyjną należy dostarczyć do punktu Gwaranta;
- Gwarancja ma zastosowanie wyłącznie do sprzętu firmy KELLYS zakupionego w punkcie dystrybucji rowerów KELLYS.
- We wszelkich sprawach nieuregulowanych warunkami gwarancji zastosowanie mają przepisy Ustawy z dnia 27.02.2002r. o szczególnych warunkach sprzedaży konsumenckiej.

GWARANCJA NIE OBEJMUJE WAD POWSTAŁYCH:

- z winy użytkownika – uszkodzenie wyrobu spowodowane niewłaściwą eksploatacją niezgodną z instrukcją użytkownika (np. nadmiernym wysunięciem sztycy z ramy i wspornika kierownicy z widelca, niedokręceniem pedałów do korb, itp.), zaniedbań w użytkowaniu i konserwacji (np. niedokręcenie korb do osi suportu, nieodpowiednie przechowywanie, itp.), uszkodzeń powstałych w wyniku wypadku, niefachowej naprawy, uszkodzeń wynikających z zamiany części na nieoryginalne i niekompatybilne z wyposażeniem roweru, zmian technicznych i konstrukcyjnych roweru;
- wraz z bieżącym zużyciem elementów gumowych (np. opon, dętek, osłon goleni amortyzatora, itp.);
- w wyniku uszkodzeń mechanicznych - spowodowanych bieżącym użytkowaniem roweru (np. uszkodzenie powierzchni lakierniczej, rozcentrowania kół, itp.);

- w wyniku naturalnego zużycia układu hamulcowego (klocki hamulcowe, tarcze hamulcowe, obręczce kół itp.);
- w wyniku naturalnego, stałego zużycia układu napędowego (łańcuch i wszystkie elementy mające z nim kontakt: tryby korby i wolnobiegu, kółka przerzutki tylnej);
- za naprawy gwarancyjne nie uważa się regulacji i dokręcenia.
- normalnym zużyciem się uszczelkę gumowych, tulei i łożysk po upływie 90 dni od daty zakupu.
- wszelkiego rodzaju uszkodzeń mechanicznych lub wynikłych z normalnego użytkowaniu roweru (np. ścierania się elementów układu napędowego – łańcucha, zębatek korby oraz kasety, uszkodzeń lakieru, rozcentrowania kół, itp.).

GWARANCJA TRACI SWOJĄ WAŻNOŚĆ W PRZYPADKU:

- upływu terminu gwarancji;
- wprowadzenia przez użytkownika zmian konstrukcyjnych;
- nieprzestrzegania zasad prawidłowej eksploatacji zawartych w Instrukcji użytkownika roweru;
- dokonywania napraw w nieuprawnionym zakładzie;
- **wydania przez sprzedawcę i odbioru przez kupującego roweru nieprzygotowanego do natychmiastowej eksploatacji.**

Zalecane jest używanie wyłącznie oryginalnych części zamiennych. Używanie innych niż oryginalne części zamiennych może być przyczyną usterek, a nawet może prowadzić do uszkodzenia roweru.

Gwarancja nie wyłącza, nie ogranicza ani nie zawieszają uprawnień kupującego wynikających z niezgodności towaru z umową.

A UWAGA

Obowiązkiem sprzedawcy jest skontrolowanie prawidłowego funkcjonowania wszystkich elementów roweru. Producent nie jest odpowiedzialny za jakiegokolwiek urazy i szkody spowodowane niefachowym serwisowaniem lub niewłaściwą konserwacją po wydaniu towaru z magazynu, tzn. nieodpowiednim serwisem przedsprzedażnym w sklepie.

Karta gwarancyjna jest częścią wyposażenia wyrobu łącznie z wpisanym numerem fabrycznym. Jest jedynym dowodem praw użytkownika do gwarancji. W interesie użytkownika leży przechowywanie karty gwarancyjnej w taki sposób, aby nie zaginęła.



PRZEDŁUŻONA GWARANCJA NA RAMĘ ROWERU

Spółka KELLYS BICYCLES s.r.o. proponuje przedłużenie okresu gwarancji na ramę roweru po upływie 24-miesięcznej gwarancji, zgodnej z zapisami ustawy, o kolejne 36 miesięcy dla pierwszego właściciela wpisanego w tej karcie gwarancyjnej. Oznacza to maksymalny okres trwania gwarancji przez 60 miesięcy od dnia zakupu roweru przez pierwszego właściciela, po spełnieniu następujących warunków:

- pierwszy właściciel, o którym mowa w niniejszej gwarancji musi być osobą fizyczną, która kupiła rower do osobistego użytku rekreacyjnego (nie w celach biznesowych i innych zarobkowych lub do użytkowania zawodniczego) i do tegoż osobistego korzystania rekreacyjnego roweru używa. Przedłużona gwarancja nie może być przenoszona na inną osobę - jeśli pierwszy właściciel przetrze prawo własności do roweru na inną osobę, przedłużona gwarancja wygasa,
- rower będzie zarejestrowany w systemie spółki KELLYS BICYCLES s.r.o. na stronie www.kellysbike.com do 60 dni od zakupu i dane będą zgodne z danymi na karcie gwarancyjnej roweru,
- pierwszy właściciel załączy przy składaniu reklamacji poprawnie wypełniony oryginał karty gwarancyjnej i oryginalny dowód zakupu,
- rower przez cały okres gwarancji, jak również w wydłużonym okresie gwarancji, będzie regularnie corocznie poddawany kontroli technicznej w profesjonalnym serwisie rowe-rowym i w będzie to zapisane w karcie gwarancyjnej w postaci zestawienia wykonanych czynności, przy czym pierwsza kontrola techniczna musi być przeprowadzona po przejechaniu 100 km. Części podlegające normalnemu zużyciu podczas korzystania z roweru, które trzeba będzie konieczne wymienić w trakcie kontroli technicznej oraz koszty pracy z tym związane (kontrola i wymiana) są ponoszone przez kupującego (pierwszego właściciela),
- rower dostarczony do reklamacji powinien być kompletny, rama nie może zostać dostarczona do serwisu sama, bez zmian powłoki lakierniczej. Części lub zestawy części, jeśli zostały wymienione w trakcie użytkowania roweru muszą być zgodne z oryginalną specyfikacją roweru,
- przedmiotem przedłużonej gwarancji jest tylko konstrukcja, a nie lakier ramy,
- koszt części rowerowych, które muszą zostać wymienione w wyniku wymiany ramy na inną i związanej z tym zmiany średnicy rur oraz koszt prac z tym związanych są pokrywane przez kupującego (pierwszego właściciela),
- przedłużona gwarancja nie obejmuje ram karbonowych, a przy ramach rowerów z kategorii full-ies przedłużona gwarancja nie obejmuje tylnego amortyzatora, jak też elementów ruchomych zawieszania (np. wahacz, tulejki).

Warunkiem koniecznym do korzystania z rozszerzonej gwarancji na ramę roweru jest to, że wszystkie powyższe warunki zostaną spełnione w całości. W przypadku, gdy którykolwiek z powyższych warunków nie jest spełniony, i to tylko częściowo, prawa do korzystania z przedłużonej gwarancji na ramę roweru wygasną

Producent gwarantuje, że w trakcie trwania przedłużonego okresu gwarancji, na własny koszt wymieni ramę roweru, jeśli przyczyną wady będzie wada materiałowa lub produkcyjna. Producent oświadcza, że w trakcie przedłużonego okresu gwarancji, kupującemu – wcześniej określönemu pierwszemu właścicielowi roweru - żadne inne prawa niż prawo do wymiany ramy, na warunkach przedstawionych w niniejszej gwarancji w części „Przedłużona gwarancja na ramę roweru” nie przysługują i tą przedłużoną gwarancją żadnych innych praw nie gwarantuje.

Ze względu na możliwość ograniczonej dostępności oryginalnego modelu ramy może zdarzyć się, że okres wymiany ramy będzie dłuższy niż 30 dni. Przy czym producent zobowiązuje się, że ten okres będzie możliwie najkrótszy. Producent zastrzega sobie prawo do dostarczenia ramy z bieżącej produkcji o podobnych parametrach technicznych, tej samej jakości, ale nie w tym samym kolorze.

Osobą upoważnioną do realizacji przedłużonej gwarancji na ramę roweru jest sprzedawca roweru – sprzedawca ma prawo do podjęcia decyzji, czy reklamacja zostanie uznana i jak zostanie zrealizowana.

Przedłużony okres gwarancji - powyżej standardowego okresu - jest dobrowolnym aktem KELLYS BICYCLES s.r.o. i nie jest objęty przepisami ustawy, kodeksu cywilnego lub innych przepisów prawa o charakterze ogólnym, ale mają w niej zastosowanie tylko warunki niniejszej gwarancji, określone w części „Przedłużona gwarancja na ramę roweru”.

Prawa do przedłużonej gwarancji na ramę roweru wygasną, jeśli nie będą dotrzymane warunki określone przez producenta w trakcie jej trwania.



Vážený zákazníku,
děkujeme Vám, že jste si vybral kolo KELLYS. Aby jste byl s Vaším kolem spokojen a jeho používání bylo bezpečné, přečtěte si prosím tento návod. Pomůže Vám seznámit se s Vaším kolem.
Prodejce, který Vám toto kolo prodal, bude zabezpečovat i jeho záruční prohlídky a opravy.

ÚČEL POUŽÍVÁNÍ

Kolo je určeno k jízdě po cestách s nezapevněným povrchem v nerovném terénu, po cestách s asfaltovým povrchem a pozemních veřejných komunikacích. Pokud budete kolo používat k provozu na veřejných komunikacích za snížené viditelnosti, musíte ho dodatečně vybavit osvětlovací soupravou a odrazkami podle platných předpisů pro daný stát, v kterém ho používáte.

▲ DŮLEŽITÉ UPOZORNĚNÍ

Při nesprávném použití nebo používání hrozí nebezpečí vážného úrazu, smrti a vzniku materiální nebo jiné škody!

Jestliže je vaše kolo vybaveno elektronickým systémem Shimano Di2, vyhledejte prosím technické informace k tomuto systému na webové stránce společnosti Shimano www.shimano.com.

NASTAVENÍ SEDLA, PŘEDSTAVCE A ŘÍDÍTEK

Všechny funkční části kola jsou nastavené od výrobce a zkontrolované Vaším prodejcem, proto je můžete používat hned po zakoupení. Před používáním kola upravte jen polohu sedla a řídítek. Sedlo i řídítka nastavte tak, aby poskytovaly maximální pohodlí, ale současně bezpečné ovládní brzdících a řadicích prvků kola.

SEDLO

NASTAVENÍ VÝŠKY SEDLA

Sedněte si na kolo, kliku dejte do polohy co nejnižší k zemi. Nohu položte na pedál tak, aby se pata opírala o pedál. Při správném nastavení sedla by noha měla být natažena a mírně pokrčena v kolenní. Pokud by jste sedlo měli nastavené příliš vysoko, budete nadměrně zatěžovat svaly nohou a zad. Nízko nastavené sedlo způsobuje nadměrné zatížení kolen a svalů stehen.

▲ UPOZORNĚNÍ

Minimální výška sedla, měřená kolmicí na rovinu země, musí být minimálně 635mm.

NASTAVENÍ POLOHY SEDLA A ÚHEL SEDLA

Nejvhodnější polohou sedla je poloha rovnoběžná se zemí. Vyzkoušejte několik poloh sedla a nakonec zvolte takovou, která Vám bude nejlépe vyhovovat. Sedlo je taktéž možné posunout dopředu blíž k řídítkům, nebo dozadu. Sklon a posunutí sedla nastavíte šroubem na sedlové spojení. Šroub uvolněte, sedlo posuňte dopředu nebo dozadu, nastavte vhodný sklon sedla a šroub dotáhněte. Zkontrolujte dotáhnutí šroubu.

▲ DŮLEŽITÉ UPOZORNĚNÍ

Na sedlovce je vyznačena značka, která označuje minimální zasunutí sedlovky do rámu. Tato značka minimálního zasunutí sedlovky do rámu nesmí být viditelná. Nikdy neupevňujte sedlovku do rámu kola nad tuto značku! Šroub sedlové objímky, nebo rychloupínací mechanismus sedlové objímky, musí být utáhnutý tak, aby se sedlovka v rámu nedala otáčet. Páčkou rychloupínací sedlové objímky pohybujte jen do stran v polohách otevřít (OPEN) nebo uzavřít (CLOSE). Uzamknutou páčkou sedlové objímky neotáčejte, může dojít k jejímu poškození!

▲ UPOZORNĚNÍ

Pro jízdní kola NOID 70 a NOID 90, případně jiný model s názvem NOID, je minimální hloubka zasunutí sedlovky do rámu 100 mm. Maximální přípustná délka vysunuté části sedlovky je 110 mm.

Doporučené kroutící momenty pro utáhnutí sedlovky v rámu kola:

šroub M4 objímky sedlovky rámu vyrobeného z karbonového kompozitu	4,5 Nm
šroub M5 objímky sedlovky rámu vyrobeného z hliníkové slitiny	6 Nm
šroub M8 objímky sedlovky	25 Nm

Doporučené kroutící momenty pro zámek sedla:

šroub M5 zámků sedla	10 - 12 Nm
šroub M6 zámků sedla	12 - 15 Nm
šroub M8 zámků sedla	20 - 25 Nm

PŘEDSTAVEC A ŘÍDÍTKA

PŘEDSTAVEC PRO BEZZÁVITOVOU VIDLICI

Představec pro bezzávětovou vidlici se upevňuje na sloupek vidlice a zajišťuje se pomocí 2 imbusových šroubů. Výška představce a řídítek se nastavuje pomocí podložek představce, které se vkládají mezi představec a hlavové složení, případně výměnou představce za představec s jiným sklonem. Tímto představcem se zároveň nastavuje i vůle hlavového složení.

Uvolněte 2 imbusové šrouby na objímce představce, které zajišťují představec na vidlici a také šroub krytky představce. Utažením nebo povolením tohoto šroubu nastavíte vůli hlavového složení tak, aby se vidlice otáčela zlehka, ale aby hlavové složení nemělo vůli. Jako první utáhněte šroub krytky představce. Nyní nastavte směr představce a představec utáhněte 2 imbusovými šrouby na objímce představce.

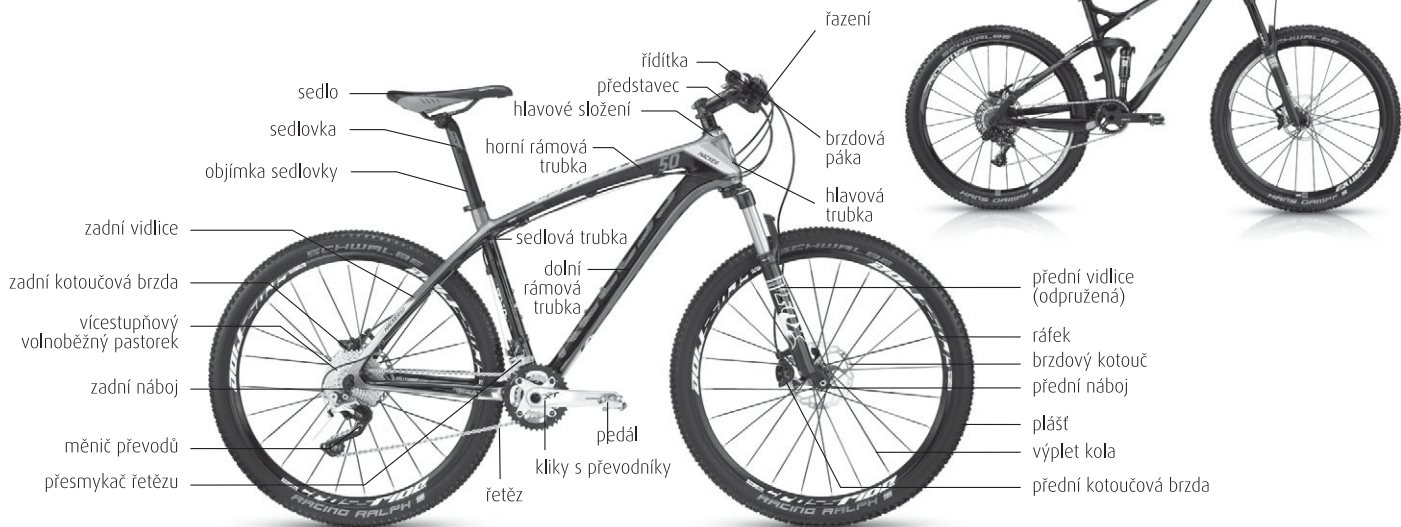
Doporučené kroutící momenty:

šroub M4 pro objímku představce	5 Nm*
šroub M5 pro objímku představce	5 Nm*
šroub M4 pro objímku řídítek	5 Nm*

*Dodržujte tyto doporučené hodnoty, pokud nejsou na výrobku uvedeny jinak.



POPIS KOLA





PŘEDSTAVCE SE ZÁVITEM

Tento představec je zasunut do sloupku vidlice a ve vidlici je upevněn dlouhým šroubem a maticí, která má tvar šikmého kuželu. Když chcete nastavit výšku nebo směr představce, uvolněte dlouhý šroub a představcem pootočte. Pokud se představec neuvolní, klepněte po šroubu gumovou paličkou.

▲ DŮLEŽITÉ UPOZORNĚNÍ

Na představci je vyznačena značka, která označuje minimální zasunutí představce do sloupku vidlice. Tato značka minimálního zasunutí představce do vidlice nesmí být viditelná! Nikdy neupevňujte představec nad tuto značku!

Doporučené kroutící momenty:

šroub M6 na objímku představce	20 Nm*
šroub M6 na objímku řídítek	20 Nm*

*Dodržujte tyto doporučené hodnoty, pokud nejsou na výrobku uvedeny jinak.

ÚDRŽBA KOLA

Abyste Vaše kolo spolehlivě plnilo svou funkci, chtěli bychom Vám připomenout, že jeho používání vyžaduje údržbu. Pravidelně kontrolujte, jestli jsou matice a šrouby dostatečně dotaženy.

Při používání, údržbě a manipulaci se nedotýkejte pohybujících se částí jízdního kola jako například, kol, řetězu, brzdových kotoučů, pastorků a převodníků, kladek měniče, klik, plášťů a podobně. Může dojít k zachycení a následnému poranění. Stejně tak se nedotýkejte lanek odpružení a brzdových třmenů, hrozí pohmoždění, pořezání případně jiné poranění. Při používání, údržbě a jiné manipulaci s jízdním kolem zvažte specifické riziko zachycení a použijte jízdní kolo s ohledem na toto riziko.

KLIKY A PEDÁLY

Po prvních asi 20 km kliky dotáhněte, taktéž i pedály ke klikám. Zkontrolujte, jestli jsou šrouby klik také pevně dotaženy. U převodníků, kde osa středového složení je integrována s pravou klikou, zkontrolujte, zda jsou šroubky na levé klice pevně utáhnuty.

▲ DŮLEŽITÉ UPOZORNĚNÍ

Zanedbaní kontroly dotažení klik na ose středového složení má za následek postupné uvolňování klik na ose a neopravitelné poškození kliky. Závada se dá odstranit jen výměnou klik. Případnou demontáž a výměnu klik svěřte odbornému cykloservisu.

Pedály musí být dotaženy ke klikám napevno tj. na doraz tak, aby se osazení pedálové osy opřelo o kliku. Dotažení pedálů je potřeba pravidelně kontrolovat. V opačném případě dochází k uvolnění osy pedálu ze závitů kliky a k postupnému poškození závitů. Takto způsobené závady nebudou uznány v rámci případného reklamčního řízení!

MONTÁŽ PEDÁLŮ

Pedály jsou zpravidla označeny písmeny R – pravý pedál a L – levý pedál na ose každého pedálu.

1. Před montáží závit na pedálech i v klikách namažte mazivem.
2. Našroubujte otáčením vpravo pravý pedál (R) do závitů pravé kliky (klicka s převodníky). Postupujte opatrně a dbejte na to, abyste nepoškodili závit!
3. Našroubujte otáčením vlevo levý pedál (L) do závitů levé kliky.
4. Utáhněte napevno pedálovým klíčem (č.15). Přesvědčte se, jestli se osazení pedálové osy opřelo o kliku.

▲ UPOZORNĚNÍ

Nášlapné pedály a pedály, u kterých se noha upíná pedálovými třmeny a řemíky, pevně spojují nohu s pedálem, umožňují efektivnější šlapání a poskytují větší stabilitu jízdy. Tyto pedály vyžadují použití speciální cyklistické obuvi, která je přizpůsobena nášlapnému mechanismu. Používání takových pedálů vyžaduje zručnost, proto Vám doporučujeme, abyste si zapínání a vypínání pedálů před prvním použitím nacvičili a vyzkoušeli na bezpečném místě.

STŘEDOVÉ SLOŽENÍ

Středové složení se musí otáčet bez tření a vůle. Pravidelně kontrolujte, jestli jsou obě misky středového složení v rámu napevno utaženy a že jsou ložiska dostatečně namazána mazivem.

HLAVOVÉ SLOŽENÍ

Hlavové složení musí být dostatečně dotaženo a všechny části musí do sebe správně zapadat. Jestliže má hlavové složení vůli, postupujte následovně:

1. Uchopte horní kónus (3) a uvolněte dalším klíčem pojistnou matici (1).
2. Utáhněte horní kónus tak, aby hlavové složení nemělo vůli, ale aby se vidlice otáčela zlehka.
3. Opět uchopte horní kónus a dotažením pojistné matice hlavové složení zajistěte.

▲ UPOZORNĚNÍ

Přesvědčte se před jízdou, že vidlice Vašeho kola se v hlavovém složení otáčí zlehka ale bez vůle!

HLAVOVÉ SLOŽENÍ PRO BEZZÁVITOVOU VIDLICI

Hlavové složení musí být dostatečně dotaženo. Před jízdou zkontrolujte, jestli se vidlice vašeho kola v hlavovém složení otáčí zlehka ale bez vůle. Jestliže má hlavové složení vůli, postupujte následovně:

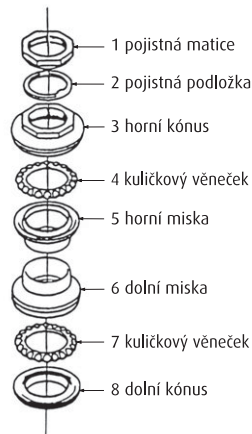
- nejprve uvolněte 2 imbusové šrouby na objímce představce, které zajišťují představec na vidlici a také seřizovací šroub krytky představce (1)
- utažením nebo povolením tohoto šroubu nastavíte vůli hlavového složení tak, aby se vidlice otáčela zlehka, ale aby hlavové složení nemělo vůli. Jako první utáhněte šroub krytky představce
- nyní nastavte směr představce a představec utáhněte 2 imbusovými šrouby na objímce představce - tím je hlavové složení zajištěno.



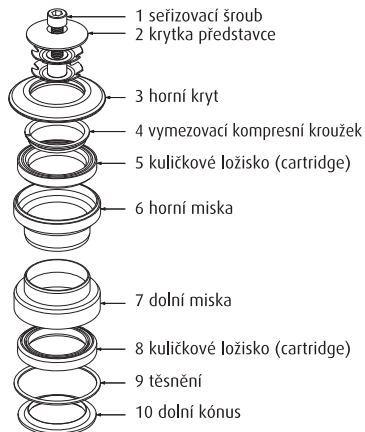
Před utažením zkontrolujte:

- jestli jednotlivé části hlavového složení do sebe správně zapadají
- jestli je sloupek vidlice správně osazen v hlavovém složení

HLAVOVÉ SLOŽENÍ



HLAVOVÉ SLOŽENÍ PRO BEZZÁVITOVOU VIDLICI



▲ UPOZORNĚNÍ

Před jízdou zkontrolujte, jestli jsou imbusové šrouby na objímce představce pevně dotaženy! Pro zachování správné funkce hlavového složení vašeho kola je nutné pravidelně (dle frekvencí ježdění) hlavové složení promazat odpovídajícím mazacím tukem. Rozebrání a opětovné složení a dotažení hlavového složení tak, aby se zachovala lehkost chodu ložisek, vyžaduje určitou zkušenost – doporučujeme se proto obrátit na odborný servis.

ŘADÍCÍ SYSTÉM

Řadící systém se skládá z řadících pák (otočného řazení), ovládacích lanek, přesmykače řetězu a měniče převodů, středových převodníků, vícestupňového pastorku zadního náboje a řetězu. Je nastaven od výrobce, proto do systému zbytečně nezasahujte! Převody přehazujte jen při šlapání vpřed. Nikdy neřaďte násilím! Jeho funkčnost závisí hlavně na lehkém chodu řadících lanek v bowdenech a na převodovém systému (pastorky, převodníky, řetěz). Řadící systém udržujte v čistotě, lanka promazávejte olejem s přísadou teflonu, která je chrání proti korozi, zabezpečuje hladký chod lanek a prodlužuje tím jejich životnost.

MĚNIČ PŘEVODŮ

Měníč převodů přehazuje řetěz na pastorcích zadního náboje a tím mění převodový poměr mezi středovými převodníky a pastorky. Měníč převodů ovládáte pravou řadící páčkou (pravým otočným řazením). Během provozu může dojít k rozladění řadícího systému, je proto potřebné ho znovu nastavit, případně doladit:

• NASTAVENÍ DORAZOVÉHO ŠROUBU NEJRYCHLEJŠÍHO PŘEVODU

Zařaďte na nejmenší pastorek. Uvolněte zajišťovací šroub lanka měniče převodů, čímž uvolníte i řadící lanko. Otáčením dorazového šroubu nejrychlejší převodu (H), nastavte vodítko převodů pod vnější hranu nejmenšího pastorku. Řadící lanko vložte do drážky pod zajišťovacím šroubem lanka měniče převodů, napněte ho (uchycením do kleští) a šroub utáhněte.

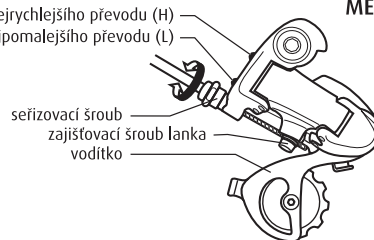
• NASTAVENÍ DORAZOVÉHO ŠROUBU NEJPOMALEJŠÍHO PŘEVODU

Zařaďte na největší pastorek. Otáčením dorazového šroubu nejpomalejšího převodu (L) nastavte vodítko tak, aby se dostalo pod střed největšího pastorku. Přezkoušejte přefazením řetězu na všech převodech.

• VYLADENIE MĚNIČA

Nadzvedněte zadní kolo a otáčejte klikami. Seřizovacím šroubem měniče převodů (vede jím bowden s lankem do měniče převodů) otáčejte tak dlouho, dokud nedocílíte hladký chod řetězu bez rušivých zvuků.

MĚNIČ PŘEVODŮ



**▲ DŮLEŽITÉ UPOZORNĚNÍ**

Před jízdou zkontrolujte správné nastavení dorazů měniče převodů. Při uvolnění dorazu nejpomalejšího převodu může vodítko měniče převodů zachytit výplet kola, což má za následek kromě poškození výpletu a měniče převodů i nebezpečí vážného úrazu.

PŘESMYKAČ ŘETĚZU

Mění převodový poměr přesouváním řetězu na středových převodnicích. Pro správnou funkčnost musí být vodítko přesmykače řetězu, kterým řetěz prochází, umístěno rovnoběžně s převodnicí.

Používáním může dojít k uvolnění lanka a rozladění řadicího systému přesmykače řetězu:

• NASTAVENÍ DORAZOVÉHO ŠROUBU NEJPOMALEJŠÍHO PŘEVODU

Jestliže řetěz padá z nejmenšího převodníku - vodítko přesmykače řetězu je příliš blízko k rámu kola. Šroubem nejpomalejšího převodu otáčejte vpravo.

• NASTAVENÍ DORAZOVÉHO ŠROUBU NEJRYCHLEJŠÍHO PŘEVODU

Jestliže řetěz padá z největšího převodníku - vodítko přesmykače řetězu je příliš daleko od rámu kola. Šroubem nejrychlejšího převodu otáčejte vpravo. Správnou funkci řazení přezkoušejte přeřazením řetězu na všech převodech řadicího systému.

• VYLADĚNÍ PŘESMYKAČE ŘETĚZU

Řadicí lanko musí být napnuté. Vůli řadicího lanka odstraníte uvolněním zajišťovacího šroubu lanka přesmykače řetězu a napnutím lanka (uchycením do kleští). Zajišťovací šroub lanka potom utáhněte. Přezkoušejte jeho funkčnost

ŘETĚZ

Řetěz přenáší sílu z pedálů na zadní kolo. Je to jedna z nejvíce namáhaných součástek Vašeho kola, proto údržbě řetězu věnujte zvýšenou pozornost. Správné napnutí řetězu zabezpečuje zadní měnič převodů. Řetěz pravidelně čistěte od mechanických nečistot jako je prach nebo bláto a promazávejte mazivem, které na sebe neváže prach a ostatní nečistoty - prodloužíte tím životnost řetězu. Na mazání řetězu doporučujeme používat teflonový olej - vhodný mazací prostředek vám doporučí váš prodejce. Jízdou dochází k postupnému natahování článků řetězu. Opatřebovaný nebo poškozený řetěz může následně poškodit pastorky a převodníky.

Pokud jezdíte na Vašem kole ve zhoršených povětrnostních podmínkách, hlavně ve vlhkém prostředí, po najetých asi 1000 km je potřeba řetěz vyměnit za nový. Opatřebovaný řetěz vyměňte za nový odpovídajícího typu, se stejným počtem článků jako původní řetěz.

BRZDOVÝ SYSTÉM

Brzdový systém, který je sestaven z brzdových lanek a bowdenů, přední a zadní brzdové čelisti a brzdových špalíků, je jednou z nejdůležitějších součástí Vašeho kola. Stlačením pravé brzdové páky ovládáte zadní brzdovou čelist, stlačením levé páky ovládáte přední brzdovou čelist.

Brzdy jsou nastaveny od výrobce, proto pokud to není potřeba, vzhledem k Vaší bezpečnosti do brzdového systému nezasahujte! Pravidelně kontrolujte opotřebených třecích ploch brzdových špalíků i ráfků a udržujte je v čistotě. Při rozladění brzdového systému musíte brzdy znovu nastavit, popřípadě se obrátit na odborný cykloservis.

BRZDOVÁ LANKA

Brzdová lanka musí být správně napnutá - jen tak bude brzdový systém Vašeho kola účinný. Brzdová lanka se nastavují seřizovacím šroubem na brzdové páce. Lanka a bowdeny promazávejte teflonovým olejem, který zabezpečuje hladký chod lanek. Na ukončení lanek použijte koncovky, zabráníte tak rozpletení lanka a jeho poškození. Pokud je lanko poškozené nebo opotřebené, vyměňte ho.

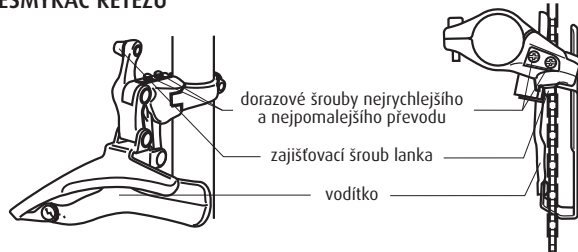
NASTAVENÍ BRZD

Brzdové špalíky by měly být u brzd typu V ve vzdálenosti 1mm od ráfku kola.

▲ DŮLEŽITÉ UPOZORNĚNÍ

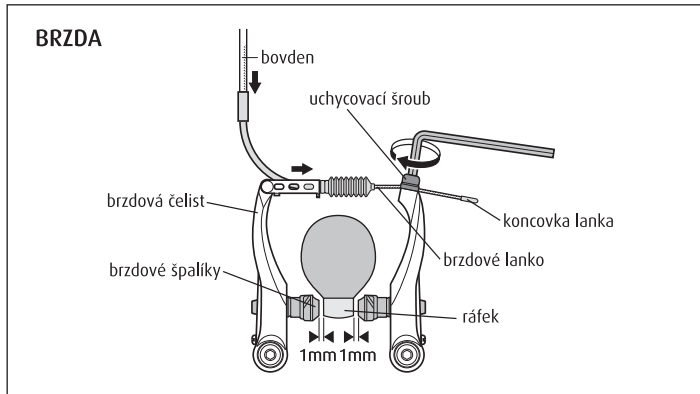
Brzdové špalíky se nesmí dotýkat pláště - jinak by došlo k prodření pláště! Kontrolujte jejich opotřebení a když je potřeba, vyměňte je. Opatřebované brzdové špalíky vyměňte vždy za nové originální, odpovídající danému typu brzd.

1. Uvolněte pojistnou matici nastavovacího šroubu na brzdové páce. Když je potřeba brzdové špalíky přiblížit blíže k ráfku, nastavovacím šroubem otáčejte směrem vlevo - ven ze závitů. Zajistěte pojistnou matici.
2. Jestliže je brzdové lanko příliš volné, otáčejte nastavovacím šroubem na brzdové páce směrem vpravo - dovnitř závitů. Uvolněte uchycovací šroub, kterým je utáhnuté a zajištěné lanko v brzdové

PŘESMYKAČ ŘETĚZU



čelisti. Lanko napněte tak, aby brzdové špalíky byly ve správné poloze vůči ráfku. Uchycovací šroub na brzdové čelisti dotáhněte napevno a zkontrolujte nastavení brzdy.



⚠ UPOZORNĚNÍ

Věnujte zvýšenou pozornost brzdění za mokra - brzdná dráha Vašeho kola se prodlouží! Před každou jízdou se přesvědčte, jestli je brzdový systém Vašeho kola dokonale funkční..

KOTOUČOVÉ BRZDY

Kotoučové brzdy Vašeho kola jsou nastaveny od výrobce a zkontrolovány Vaším prodejcem, proto můžete kolo bezpečně používat.

NASTAVENÍ POLOHY BRZDOVÝCH PÁK KOTOUČOVÝCH BRZD

Aby jste brzdy mohli dokonale ovládat a jejich používání bylo bezpečné, je možné nastavit polohu brzdových pák na řídítkách následujícím způsobem:

1. Uvolněte šrouby na objímce brzdových pák.
2. Nastavte nejvhodnější polohu brzdové páky na řídítkách tak, aby jste je mohli dokonale ovládat. Šrouby na objímce brzdových pák znovu utáhněte.

NASTAVENÍ POLOHY-VZDÁLENOSTI BRZDOVÝCH PÁK OD ŘÍDÍTEK

Regulační šroub pro nastavení vzdálenosti brzdové páky od řídítek se nachází uvnitř brzdové páky. Vzdálenost brzdové páky od řídítek nastavíte podle typu brzd:

- imbusovým seřizovacím šroubem, který se nachází uvnitř brzdové páky, nebo
- seřizovacím šroubem, který je integrován v brzdové páce (způsob provedení závisí na typu a výrobci brzd).

Otáčením seřizovacího šroubu přiblížíte brzdovou páku k řídítkům - chod brzdové páky se zmenšuje, nebo naopak, zvětšujete-li její vzdálenost od řídítek - chod páky se zvětšuje.

ÚDRŽBA KOTOUČOVÝCH BRZD

Jestliže nemáte potřebné zkušenosti a nástroje, doporučujeme Vám, obrátit se na odborný servis. Neodborný zásah do systému může snížit brzdný účinek nebo selhání brzd.

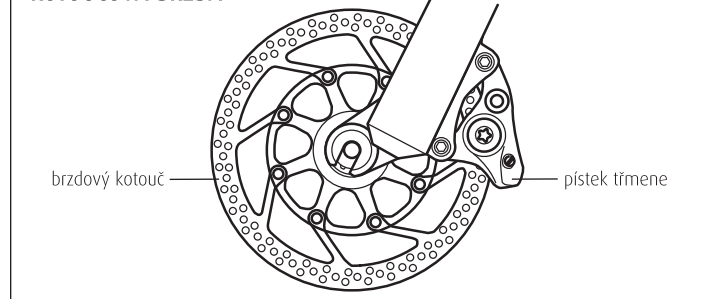
BRZDOVÝ KOTOUČ

Pravidelně kontrolujte stav brzdových kotoučů. Brzděním dochází k opotřebování kotouče, jehož následkem jsou nežádoucí rýhy, které snižují jeho účinnost. Poškozený kotouč vyměňte za nový.

⚠ UPOZORNĚNÍ

Brzdový kotouč za brzděním zahřívá, preto po jazde kolesá z vidlice alebo rámu demontujte tak, aby sa Vaše prsty nedostali do styku s brzdovým kotoučom - môžete sa popáliť!

KOTOUČOVÁ BRZDA





BRZDOVÉ OBLOŽENÍ

Brzděním se brzdové obložení opotřebovává a brzdný účinek se postupně snižuje. Jestliže jsou brzdy při brzdění hlučné, popřípadě zjistíte-li pokles účinnosti brzd, může to znamenat, že brzdové obložení je opotřebováno a je potřeba ho vyměnit za nové. Vhodný typ brzdového obložení Vám doporučí Váš prodejce.

VÝMĚNA BRZDOVÉ KAPALINY

Pokud se dostal vzduch do hydraulického systému Vašich brzd, může být příčinou zhoršeného brzdného účinku nebo selhání brzd. Proto je potřeba brzdový systém odvzdušnit, popřípadě naplnit novou brzdovou kapalinou.

▲ UPOZORNĚNÍ

Hydraulický systém kotoučových brzd je naplněn standardní brzdovou kapalinou nebo minerálním olejem. Tyto brzdové kapaliny se nesmí navzájem míchat. Pro doplnění nebo výměnu brzdové kapaliny v hydraulickém systému brzd je nutno použít jen výrobcem doporučený typ brzdové kapaliny! Výměna brzdové kapaliny, popřípadě výměna hadičky hydraulických brzd, vyžaduje zručnost a vhodné nářadí, proto tuto činnost svěřte kvalifikovaným technikům v odborném servisu.

ČISTĚNÍ BRZD

Brzdový kotouč, brzdy a brzdové obložení udržujte v čistotě. V případě znečištění olejem nebo jinými mazivy, brzdový kotouč ihned odmastěte (např.: technickým benzínem). Jestliže jsou brzdové destičky znečištěny brzdovou kapalinou je potřeba vyměnit je za nové!

▲ DŮLEŽITÉ UPOZORNĚNÍ

1. Před každou jízdou vždy kontrolujte dokonalou funkčnost brzdového systému. Opakovaně stlačte brzdovou páku a přesvědčte se, zda brzdový systém pracuje správně.
2. Pravidelně kontrolujte, jestli jsou všechny šrouby brzdového systému utáhnuty napevno. Uvolnění šroubů může být příčinou selhání brzdového systému.
3. Brzdový kotouč a brzdy se brzděním zahřívají. Nedotýkejte se jich - můžete se popálit!
4. Naučte se správně používat brzdy na Vašem kole. Příliš prudké brzdění přední brzdou může způsobit pád a zranění. Jestliže nejsou brzdy správně nastaveny, nebo nejsou správně používány, může dojít k vážným zraněním.

PŘEDNÍ A ZADNÍ KOLO

Před jízdou vždy zkontrolujte, jestli je kolo bezpečně zajištěno, tj. páčka rychloupínacího náboje musí být v poloze uzavřít (CLOSE). Upínání kola do rámu nebo vidlice je následovně: Osu rychloupínacího mechanismu zasuněte do náboje kola. Dbejte na správnou orientaci pružin (širší konce pružin směřují směrem ven, čili k matici / páčce. Úzké konce směřují k

sobě navzájem). Osu rychloupínacího mechanismu našroubujte na upínací matici ve směru hodinových ručiček. Rychloupínací mechanismus umožňuje snadnou a rychlou montáž a demontáž kol bez nářadí. Před jízdou zkontrolujte, jestli je kolo ve vidlici vystředěné. Seřizovací matici rychloupínacího táhla utáhněte tak, aby páčka rychloupínacího náboje při zavírání kladla odpor. Když se uzavře rychloupínací mechanismus do zajištěné polohy, musí stlačit konce vidlice. Páčkou rychloupínacího náboje pohybujte jen do stran, v polohách otevřít nebo uzavřít. V žádném případě uzavřenou páčkou rychloupínacího náboje neotáčejte, můžete ji poškodit!

Jestliže je zajištění kol Vašeho kola ve vidlici nebo v rámu provedeno koncovými maticemi, je potřeba kvůli bezpečnosti tyto matice dostatečně utahovat.

Doporučené kroutící momenty:

koncová matice M10 na osu náboje kola 30 - 40 Nm

Náboje kol pravidelně kontrolujte, hlavně po jízdě ve vlhkém a blátivém prostředí. Osa náboje by se měla otáčet bez jakéhokoliv tření a vůle. Pokud tomu tak není, ani po nastavení pomocí kónusů a pojistných matic osy, je potřeba náboj rozebrat, vyčistit dráhy ložiskových kuliček a ložiskové kuličky samotné, namazat novým vhodným mazivem, zpětně náboj složit a nastavit. Pokud nemáte zkušenosti s demontáží nábojů, vzhledem ke složitosti tohoto úkonu, doporučujeme Vám obrátit se na odborný cykloservis.

RÁFKY

Před jízdou zkontrolujte, jestli jsou kola správně vycentrována a ráfky nejsou poškozeny. Používáním, popřípadě nárazem, mohou vzniknout na ráfku rýhy a praskliny. Taktéž brzděním se opotřebují boční plochy ráfku. Ráfky jsou vybaveny bezpečnostním systémem, který indikuje deformaci boční stěny ráfku. Znakem opotřebení je vyhnutá boční stěna ráfku, která způsobuje samovolné brzdění. Jízda na takto poškozeném ráfku je nebezpečná - takto poškozený ráfek vyměňte!

PLÁŠTĚ

Nikdy nejezděte na podhuštěných nebo přehuštěných pláštích. Dodržujte hodnoty doporučeného huštění, které jsou uvedeny na bočních stěnách každého pláště. Přepočít měřících jednotek tlaku uvedených na pláštích: 100kPa = 14,22 P.S.I. = 1 bar = 1 at
V případě defektu, vyměňte poškozenou duši za novou, vždy se stejnými parametry - rozměry jsou uvedeny na každé duši, nebo na bočních stěnách pláště

RÁM A PŘEDNÍ VIDLICE

Pravidelně kontrolujte, jestli rám a vidlice Vašeho kola nejsou poškozeny. K poškození rámu nebo vidlice (ohnutí nebo prasknutí trubek či svárů) dochází hlavně při pádech. Takto poškozený rám nebo vidlici nadále nepoužívejte, riskujete vážný úraz!



RÁM Z KARBONOVÉHO KOMPOZITU

Karbonový kompozit poskytuje rámu vysokou pevnost, nízkou hmotnost, tlumení vibrací a tím Vašemu kolu vynikající jízdní vlastnosti. Oproti této vlastnosti, při nadměrné zátěži nebo nárazu, se uhlíková struktura může poškodit - prasknout.

▲ DŮLEŽITÉ UPOZORNĚNÍ

Při správném používání mají rámy z kompozitových materiálů vyšší únavovou životnost než rámy z kovových materiálů. Je ale potřebné, abyste takový rám kontrolovali, hlavně po jakémkoliv nárazu nebo nehodě. Pokud zjistíte poškození jako jsou praskliny, rám dále nepoužívejte! Při montáži komponentů na kompozitový rám postupujte opatrně, hlavně při utahování šroubů sedlové spojky nebo objímky přesmykače řetězu. Dodržujte doporučené kroutící momenty!

Karbonový rám nebo jiný komponent nevystavujte vysoké, ani extrémně nízké teplotě, mohlo by dojít ke strukturálním změnám materiálu a k následnému prasknutí. Poškození karbonu nemusí být viditelné, proto doporučujeme vyměnit všechny karbonové komponenty, které byly vystaveny extrémním teplotám nebo výraznému nárazu, ačkoli na pohled poškození není vidět.

Doporučené kroutící momenty pro komponenty rámu vyrobeného z karbonového kompozitu:

šroub M4 sedlové spojky (objímky) 4,5 Nm
šroub M5 objímky přesmykače řetězu 6 Nm

▲ UPOZORNĚNÍ

Podsedlová objímka pro upevnění sedlovky v rámu musí být utáhnuta tak, aby se sedlovka v rámu nedala otáčet. Pokud jste tento šroubek utáhli doporučeným kroutícím momentem a i přesto se sedlovka zasouvá do rámu kola, doporučujeme vám použít speciální montážní pastu pro karbonové komponenty. Tato speciální pasta obsahuje mikrogranule, které zvyšují tření a umožňují použít pro utáhnutí šroubků o 30% nižší kroutící moment a tím zabraňují poškození komponentů. Pokud při údržbě kola používáte montážní stojan, nikdy kolo neupevňujte za rám - stlačením rámu může kompozitový materiál prasknout.

V případě servisního úkonu, který vyžaduje použití speciálního nářadí Vám doporučujeme obrátit se na odborný cykloservis.

ODPRUŽENÁ VIDLICE

Jestliže máte na Vašem kole odpruženou vidlici, postupujte následovně:

NASTAVENÍ TVRDOSTI PRUŽENÍ

1. PRUŽINOVÁ VIDLICE

Jednotka pro nastavení tvrdosti odpružené vidlice je umístěna v horní části pravé nohy vidlice. U odpružené vidlice, která je vybavena uzamykáním pružení (Lockout), jednotka pro nastavení tvrdosti

se nachází na levé noze vidlice. Postupným otáčením ve směru hodinových ručiček nastavíte vyšší tvrdost vidlice, otáčením proti směru hodinových ručiček se tvrdost vidlice snižuje.

2. VZDUCHOVÁ VIDLICE

Tvrdost pružení vzduchových vidlic se nastavuje nahustěním vzduchu do vzduchové komory vidlice. Ventil pro hustění vzduchu se nachází v horní části levé nohy vidlice.

▲ UPOZORNĚNÍ

Vidlice je nastavena od výrobce a zkontrolována Vaším prodejcem. Na hustění vidlice je potřebná speciální vysokotlaká pumpa pro vzduchové vidlice s manometrem. Nastavení vidlice vyžaduje zručnost a vhodné nářadí, proto Vám doporučujeme obrátit se na odborný cykloservis.

UZAMKNUTÍ PRUŽENÍ VIDLICE (LOCKOUT)

Některé vidlice mají hydraulický systém uzamčení pružení vidlice. Uzamčení vidlice umožňuje redukovat pohupování vidlice při šlapání do pedálů a tím dosáhnout efektivnějšího šlapání při výjezdech do kopce nebo při sprintu.

Nastavovací jednotka pro uzamčení pružení vidlice se nachází v horní části pravé nohy vidlice. Uzamčení se ovládá páčkou (s označením Lockout). Otočením ve směru hodinových ručiček se pružení vidlice uzamkne, otočením proti směru hodinových ručiček se pružení odblokuje a vidlice bude pracovat v normálním režimu.

DÁLKOVÉ OVLÁDÁNÍ UZAMČENÍ PRUŽENÍ VIDLICE (REMOTE LOCKOUT)

Pokud je kolo vybaveno vidlicí s dálkovým ovládním pružení Remote Lockout, které je umístěno na řídítkách vašeho kola, postupujte následovně: zatlačením na páčku nebo tlačítko (podle modelu vidlice) směrem k řídítkám se pružení vidlice zablokuje, zatlačením tlačítka směrem dolů se pružení odblokuje a vidlice bude pracovat v normálním režimu.

▲ DŮLEŽITÉ UPOZORNĚNÍ

Uzamknutí pružení vidlice je určeno hlavně pro jízdu v méně náročném terénu. Při jízdě v náročném terénu je potřebné vidlici odblokovat, jinak může dojít k poškození systému uzamykání vidlice!

TLUMENÍ ODSKOKU VIDLICE (REBOUND)

Nastavovací jednotkou pro tlumení odskoku vidlice Rebound se nastavuje rychlost, jakou se vidlice po stlačení vrátí do původní polohy. Ovládní pro Rebound se nachází ve spodní části pravé nohy vidlice. Otočením nastavovací jednotky ve směru hodinových ručiček (pohled ze spodu vidlice) se rychlost návratu do původní polohy zpomaluje (na vidlici označené +). Otočením proti směru hodinových ručiček se rychlost zvyšuje (na vidlici označené -). Příliš pomalé tlumení odskoku může způsobit, že vidlice „nestihá“ kopírovat nerovnosti terénu, naopak příliš rychlý odskok způsobuje „kopání“ vidlice.



ÚDRŽBA VIDLICE

ČISTĚNÍ / MAZÁNÍ - pro správnou činnost vidlice je důležitá pravidelná údržba, hlavně třecích ploch mezi vnitřními a vnějšími nohami vidlice. Prachovka a těsnění, které zabraňují přístupu nečistot k třecím plochám, nesmí být porušené a musí chránit třecí plochu po celém obvodu. Kluzné plochy vnitřních noh udržujte v čistotě, po každé jízdě prach nebo vlhkost očistíte jemnou utěrkou a promažte. Na vnější čistiění vidlice použijte saponátový roztok a jemný kartáč. Dbejte, aby se při čistiění vidlice voda nedostala do mezery mezi vnitřními a vnějšími nohami. Na čistiění nikdy nepoužívejte vysokotlakové čističe! Vlhkost a nečistoty uvnitř vidlice mají nepříznivý vliv na její činnost, nečistoty ve vidlici způsobují větší tření mezi pouzdry a vnitřními nohami vidlice a tím snižují životnost jednotlivých dílů vidlice.

Pro zachování dokonalé činnosti vidlice dodržujte následné pokyny:

- Po každé jízdě očistěte vnitřní nohy vidlice, prachovky a těsnění vnitřních noh vidlice od nečistot jako je prach, vlhkost nebo bláto.
- Každých 25 hodin jízdy (nebo vždy po jízdě v extrémních podmínkách ve vlhkém prostředí jako je bláto, vlhký písek):
 1. Prachovky a těsnění promažte teflonovým olejem.
 2. Zkontrolujte, zda jsou všechny šroubky vidlice dostatečně utáhnuté.
 3. Zkontrolujte, zda nejsou poškozené některé části vidlice. Pokud zjistíte, že některé části vidlice jsou opotřebované nebo poškozené, vyměňte je za nové originální díly. Na poškozené vidlici nikdy nejezděte!
- Každých 50 hodin provozu - doporučujeme provést servis vidlice v odborném servisu (SERVIS1)
- Každých 100 hodin provozu - doporučujeme provést servis vidlice v odborném servisu (SERVIS 2)

SERVIS 1 - doporučené servisní úkony: kontrola vidlice, čistiění a promazání pouzder, promazání kabeláže ovládací zamykání vidlice, kontrola utahovacích momentů, kontrola tlaku vzduchu, kontrola stavu vidlice - opotřebování noh, poškození částí vidlice.

SERVIS 2 - doporučené servisní úkony: SERVIS 1 + rozebrání vidlice, vyčistiění všech částí vidlice, promazání prachovek a těsnících kroužků, promazání ovládací pro uzamykání vidlice, kontrola těsnění vzduchového ventilu a tlaku vzduchu, kontrola utahovacího momentu.

▲ UPOZORNĚNÍ

Na mazání vidlice použijte teflonový olej a maziva s obsahem teflonu. Nepoužívejte maziva obsahující litium, mohou poškodit některé vnitřní části vidlice. V případě servisního úkonu, který vyžaduje použití speciálního nářadí, jako je např. demontáž vidlice, výměna pouzder vidlice a pod., Vám doporučujeme obrátit se na odborný cykloservis.

ZADNÍ PRUŽÍČÍ JEDNOTKA - TLUMIČ

Pokud je Vaše kolo vybaveno zadní pružicí jednotkou, postupujte následovně:

NASTAVENÍ TVRDOSTI PRUŽENÍ

Tvrdotst pružení vzduchových tlumičů se nastavuje nahustěním vzduchu do vzduchové komory tlumiče.

▲ UPOZORNĚNÍ

Tlumič je nastaven od výrobce a zkontrolován prodejcem. Na hustění tlumiče je potřebná speciální vysokotlaká pumpa s manometrem. Nastavení a hustění tlumiče vyžaduje zručnost a vhodné nářadí, proto Vám doporučujeme obrátit se na odborný cykloservis.

UZAMČENÍ PRUŽENÍ TLUMIČE (LOCKOUT)

Funkce Lockout umožňuje uzamknout pružení tlumiče a tím dosáhnout efektivnějšího šlapání při výjezdech do kopce nebo v lehkém terénu. Uzamčení pružení tlumiče se ovládá páčkou na spodní straně tlumiče, má 2 polohy: otočením páčky do polohy "uzamknout" se pružení tlumiče uzamkne, otočením na opačnou stranu se tlumič uvolní a pracuje v režimu pružení.

▲ UPOZORNĚNÍ

Dlouhodobé používání uzamčeného pružení tlumiče může být příčinou předčasného opotřebování tlumiče.

TLUMENÍ ODSKOKU TLUMIČE (REBOUND)

Nastavovací jednotkou pro tlumení odskoku tlumiče Rebound se nastavuje rychlost, jakou se tlumič po stlačení vrátí do původní polohy.

Ovládací pro Rebound se nachází v horní části tlumiče. Otočením nastavovací jednotky ve směru hodinových ručiček se rychlost zvýráta do původní polohy zpomaluje. Otočením proti směru hodinových ručiček se rychlost návratu.

▲ DŮLEŽITÉ UPOZORNĚNÍ

Neprekračujte maximální hodnoty tlaku uvedené na tlmiči!

Tlumič nikdy nerozebírejte! Pokud máte podezření, že tlumič nepracuje správně, uniká olej, ztrácí se schopnost tlumit nárazy, při zatažení vydává nestandardní zvuky, doporučujeme Vám obrátit se na odborný servis. Před každou jízdou zkontrolujte, zda šroubky, kterými je tlumič v rámu upevněn, jsou pevně utaženy. Tlumič udržujte v čistotě, po každé jízdě očistěte prach nebo vlhkost jemnou utěrkou. Na čistiění nikdy nepoužívejte vysokotlaké nářadí!



ÚDRŽBA TLUMIČE:

- Po každé jízdě očistíte kluzné plochy tlumiče a těsnění od nečistot jako je prach, vlhkost nebo bláto
- Každých 25 hodin jízdy (nebo vždy po jízdě v extrémních podmínkách ve vlhkém prostředí jako je bláto, vlhký písek):
 1. Pist tlumiče, těsnění a pohyblivé spoje tlumiče promažte tetonovým olejem.
 2. Zkontrolujte, zda nejsou poškozeny některé části tlumiče. Na poškozeném tlumiči nikdy nejezděte!
- Po každých 50 hodinách jízdy - doporučujeme Vám provést servis tlumiče v odborném cykloservisu.

ZADNÍ NOSIČ:

- Pokud je rám jízdního kola opatřen otvory na upevnění nosiče, je možné namontovat zadní nosič.
- Vždy používejte nosič/dětskou sedačku kompatibilní s daným typem rámu.
- Vždy dodržujte pokyny výrobce nosiče/sedačky a nosič/sedačku nepřetěžujte.
- Nikdy jízdní kolo nepřetěžujte. Celková hmotnost jezdce spolu s jízdním kolem, příslušenstvím a zavazadly je **110Kg**.

MONTÁŽ PŘÍVĚSNÉHO VOZÍKU

Jízdní kola Kellys nejsou speciálně přizpůsobeny k použití přívěsného vozíku nebo přívěsného kola. Při používání uvedeného nebo podobného příslušenství postupujte podle pokynů výrobce přívěsného vozíku nebo přívěsného jízdního kola.

A DŮLEŽITÉ UPOZORNĚNÍ

Pokud kolo používáte k cestovnímu provozu za snížené viditelnosti, musíte ho dodatečně vybavit osvětlovací soupravou a odrazkami podle předpisů pro daný stát, v kterém ho používáte.

Při jízdě na kole vždy noste cyklistickou přilbu! Většina nehod na kole má za následek právě úraz hlavy. Při koupi přilby dbejte na správnou velikost, přilba musí na hlavě správně sedět, v žádném případě nesmí tlačit. Kupte si přilbu s nastavitelným upínacím mechanismem, kterým se přilba na hlavě bezpečně zajistí..

Maximální přípustná celková hmotnost jezdce spolu se zavazadly pro toto kolo je 110 kg.
Pro 24" - kola je maximální přípustná celková hmotnost jezdce spolu se zavazadly a kolem 50kg.
Kolo nepřetěžujte!

A UPOZORNĚNÍ

Všechny mechanické součásti kola podléhají opotřebení a jsou vystaveny velkému namáhání. Různé materiály a součásti mohou reagovat na opotřebení nebo únavu namáháním různými způsoby. Jakmile se překročí plánovaná životnost nějaké součásti, tato součást může náhle selhat a způsobit zranění jezdce. Jakkoliv forma trhlin, ryh nebo změna zbarvení velmi namáhaných oblastí indikuje, že se dosáhla životnost součásti a tato součást se má vyměnit.

Všechny barvy na kolech KELLYS jsou ošetřeny příslušnou formou ochrany před působením UV záření, aby byla zabezpečena nejvyšší možná stálost barev. Způsob ochrany se může měnit v závislosti na materiálu, na kterém jsou barvy použity. Upozorňujeme spotřebitele a zákazníky, že i přes použití nejvyšší možné úrovně ochrany před UV zářením, mohou barvy časem změnit svůj odstín a/nebo vyblednout. Neskladujte proto kola KELLYS na místech, kde budou vystaveny přímému slunečnímu záření a tedy i zvýšenému UV záření. Prodloužíte tak životnost UV ochrany a barvy zůstanou déle syté. Změna sytosti barev a jejich možné vyblednutí není vadou produktu.

Při výměně jednotlivých dílů na kole používejte pouze originální komponenty.

Příjemnou jízdu Vám přeje

KELLYS



ZÁRUKY

Prodávající poskytuje na toto kolo záruku 24 měsíců ode dne prodeje spotřebiteli.

PODMÍNKY ZÁRUKY

Záruční doba se prodlužuje o dobu vykonávání záruční opravy. Po dobu trvání záruky budou všechny závady způsobené chybným materiálem, chybou prací a montáží opraveny bezplatně.

ZÁRUKA SE NEVZTAHUJE NA ZÁVADY VZNIKLÉ:

- zaviněním uživatelem - poškození výrobku neodborným sestavením-reparací (např.: nedostatečné zasunutí sedlovky do rámu a představce do vidlice, nedostatečné utažení pedálů v klikách), nesprávným používáním a zanedbáním péče o kolo (např.: nedotažené kliky k středové ose, nevhodné uskladnění), poškození vzniklé havárií, neodbornou opravou, nesprávnou údržbou kola, poškození vzniklé záměnou komponentů za nekompatibilní s danou výbavou kola, technickým zásahem do rámu kola;
- běžným opotřebením gumových částí kola (např.: pláště, duše, brzdové špalíky);
- mechanickým poškozením - opotřebením při běžném používání kola (např.: poškození laku).
- běžným opotřebením těsnění a pouzder pružících jednotek kola.

A UPOZORNĚNÍ

Povinností prodávajícího je zkontrolovat funkčnost všech částí kola. Výrobce není zodpovědný za jakékoli zranění, škodu nebo selhání, zaviněné chybným sestavením nebo nesprávnou údržbou po vyexpedování výrobku, t.j. nedostatečným předprodejním servisem u prodávajícího.

Záruční list je příslušenstvím výrobku s odpovídajícím výrobním číslem. Ve vlastním zájmu proto záruční list důkladně uschovejte.

PRODLOUŽENÁ ZÁRUKA NA RÁM KOLA

Společnost KELLYS BICYCLES s.r.o. poskytuje na rám zakoupeného kola po uplynutí zákonem dané 24-měsíční záruční doby prodlouženou záruku pro prvního majitele uvedeného v tomto záručním listě po dobu dalších 36 měsíců, maximálně však do 60 měsíců ode dne nákupu kola prvním majitelem uvedeným v tomto záručním listě (dále pouze „prodloužená záruka“), a to za těchto podmínek:

- první majitel uvedený v tomto záručním listu musí být fyzická osoba, která kolo za-koupila pro svoji osobní rekreační potřebu (nikoli pro podnikání či pro jinou výdělečnou činnost či pro závodní potřeby) a pro svoji osobní rekreační potřebu kolo používá; tato prodloužená záruka je nepřevoditelná na další osobu – v případě, že první majitel kola převede vlastnické právo ke kolu na další osobu, prodloužená záruka zaniká,
- kolo bude zaregistrované v systému společnosti KELLYS BICYCLES s.r.o. na stránce www.kellysbike.com do 60 dní od koupi a registrované údaje budou shodné s údaji na záručním listě kola,
- první majitel předloží při uplatnění reklamace správně vyplněný originál záručního listu a originál dokladu o koupi kola,
- kolo bude po dobu trvání celé záruční doby včetně prodloužené záruční doby podrobena pravidelným každoročním technickým prohlídkám v odborném servise a v záručním listě bude o těchto prohlídkách provedený záznam, přičemž první garanční prohlídka musí být vykonána po ujetí 100 km. Komponenty, které podléhají běžnému opotřebení při používání kola, které bude nutné při garančních prohlídkách vyměnit a servisní práce s tím související, hradí kupující (první majitel),
- kolo předložené k reklamaci musí být v nezměněné barevné kombinaci a reklamovaný rám nesmí být předkládaný k reklamaci samostatně (demontovaný). Komponenty nebo komponentové sestavy, jak jsou v průběhu používání kola měněné, musí být v souladu s původní specifikací kola,
- předmětem prodloužené záruky je pouze konstrukce rámu, ne lak rámu,
- komponenty kola, které je nutné následně vyměnit v důsledku změněných průměrů trubek vyměněného rámu a servisní práce s tím související, hradí kupující (první majitel),
- prodloužená záruka se nevztahuje na karbonové rámy a u rámu celoodpružených se prodloužená záruka nevztahuje na zadní tlumič jednotku, ani na žádné pohyblivé uložení rámu (vahadlo, čepy).

Nevyhnutelným předpokladem pro vznik nároku z prodloužené záruky na rám kola je to, že všechny výše uvedené podmínky budou splněny beze zbytku. V případě, že kterákoli z výše uvedených podmínek nebude splněna, a to i jen částečně, nárok z prodloužené záruky na rám kola nevzniká.



Výrobce se zavazuje, že v průběhu plynutí prodloužené záruční doby, vymění na svoje náklady rám kola, kterého příčinou vady je materiálová nebo výrobní chyba. Výrobce výslovně prohlašuje, že v průběhu prodloužené záruční doby kupujícímu – výše uvedenému prvnímu majiteli kola – žádné jiné práva, než nárok na výměnu rámu kola, za podmínek definovaných v tomto záručním listě v kapitole „Prodloužená záruka na rám kola“, nevzniknou a výrobce žádné jiné práva prodlouženou zárukou neposkytuje.

Z důvodu omezené dostupnosti původního modelu reklamovaného rámu může být doba dodání nového rámu delší jak 30 dní, přičemž se výrobce zavazuje, že bude podle jeho možností co nejkratší. Výrobce si vyhrazuje právo dodat rám z aktuální produkce s podobnými technickými parametry ve stejné kvalitě, ale ne stejné barvě.

Kontaktní osoba pro uplatnění prodloužené záruky je prodejce kola – prodejce je oprávněn rozhodnout, zda bude reklamáce uznaná a jak bude provedena.

Tato nadstandardní prodloužená záruční doba je dobrovolným aktem společnosti KELLYS BICYCLES s.r.o. a nevztahuje se na ni ustanovení Občanského zákoníku ani jiných všeobecně platných právních předpisů, ale platí pro ni výlučné podmínky uvedené v tomto záručním listě, v kapitole „Prodloužená záruka na rám kola“.

Práva z prodloužené záruky na rám kola zanikají, pokud nebudou uplatněné po dobu výše definované prodloužené záruční doby.



Vážení zákazníci,
ďakujeme Vám, že ste si vybrali bicykel KELLYS. Aby ste boli s Vaším bicyklom spokojný a jeho používanie bolo bezpečné, prečítajte si prosím tento návod. Pomôže Vám oznámiť sa s Vaším bicyklom.
Predajca, ktorý Vám tento bicykel predal, bude zabezpečovať i záručné prehladky a opravy Vášho bicykla.

ÚČEL POUŽÍVANIA

Tento bicykel je určený na používanie na nerovnom teréne mimo verejných pozemných komunikácií, na verejných komunikáciách a na verejných chodníkoch. Ak budete bicykel používať na premávku na verejných komunikáciách za zníženej viditeľnosti, musíte ho dodatočne vybaviť osvetlením a odrazkami podľa predpisov platných v krajine, v ktorej ho používate.

▲ DÔLEŽITÉ UPOZORNENIE

Pri nesprávnom použití alebo používaní hrozí nebezpečenstvo vážneho úrazu, smrti a vzniku materiálnej alebo inej škody!

Ak je Váš bicykel vybavený elektronickým systémom Shimano Di2, vyhľadajte prosím technické informácie k tomuto systému na webovej stránke spoločnosti Shimano www.si.shimano.com.

NASTAVENIE POLOHY SEDLA, PREDSTAVCA A RIADIDIEL

Všetky funkčné časti bicykla sú nastavené od výrobcu a skontrolované Vaším predajcom, preto bicykel môžete používať hneď po zakúpení. Pred používaním bicykla upravte len polohu sedla a riadidiel. Sedlo i riadidlá nastavte tak, aby poskytovali maximálne pohodlie, ale súčasne bezpečné ovládanie brzdiacich a riadiacich prvkov bicykla.

SEDLO

NASTAVENIE VÝŠKY SEDLA

Sadnite si na bicykel, kľuku dajte do polohy čo najnižšie k zemi. Nohu položte na pedál tak, aby sa päta oprela o pedál. Pri správnom nastavení sedla by noha mala byť natiahnutá a mierne pokrčená v kolene. Pokiaľ by ste sedlo mali nastavené príliš vysoko, budete nadmerne zaťažovať svaly nôh a chrbta. Nízko nastavené sedlo spôsobuje nadmerné zaťaženie kolien a svalov stehien.

▲ UPOZORNENIE

Minimálna výška sedla, meraná kolmicou na rovinu zeme, musí byť minimálne 635mm.

NASTAVENIE POLOHY SEDLA A SKLON SEDLA

Najvhodnejšou polohou sedla je poloha rovnobežná so zemou. Vyskúšajte niekoľko polôh sedla a nakoniec zvolte takú, ktorá Vám bude najviac vyhovovať. Sedlo je taktiež možné posunúť dopredu bližšie k riadidlám alebo dozadu. Sklon a posunutie sedla nastavíte skrútkou na zámk sedlovky. Skrútku uvoľnite, sedlo posuňte dopredu alebo dozadu, nastavte vhodný sklon sedla a skrútku dotiahnite. Skontrolujte dotiahnutie skrútky.

▲ DÔLEŽITÉ UPOZORNENIE

Na sedlovke je vyznačená značka, ktorá označuje minimálne zasunutie sedlovky do rámu. Táto značka minimálneho zasunutia sedlovky do rámu nesmie byť viditeľná. Nikdy neupevňujte sedlovku do rámu bicykla pod túto značku! Skrútka podsedlovej objímky, alebo rýchloupínací mechanizmus sedlovky, musia byť utiahnuté tak, aby sa sedlovka v ráme nedala otáčať. Páčkou rýchloupínacza pohybujte len do strán v polohách otvoriť (OPEN) alebo uzavrieť (CLOSE). Uzamknutým rýchloupínacom neotáčajte, môže dôjsť k jeho poškodeniu!

▲ UPOZORNENIE

Pre bicykle NOID 70 a NOID 90, prípadne iný model s názvom NOID, je minimálna hĺbka zasunutia sedlovky do rámu 100 mm. Maximálna prípustná dĺžka vysunutej časti sedlovky je 110 mm.

Odporúčané krútiace momenty pre utiahnutie sedlovky v ráme bicykla:

skrútka M4 podsedlovej objímky rámu vyrobeného z karbonového kompozitu	4,5 Nm
skrútka M5 podsedlovej objímky rámu vyrobeného z hliníkovej zliatiny	6 Nm
skrútka M8 podsedlovej objímky rámu	25 Nm

Odporúčané krútiace momenty pre záмок sedla:

skrútka M5 zámk sedla	10 - 12 Nm
skrútka M6 zámk sedla	12 - 15 Nm
skrútka M8 zámk sedla	20 - 25 Nm

PREDSTAVEC A RIADIDLÁ

PREDSTAVEC BEZ ZÁVITU (PREDSTAVEC A-HEAD)

Predstavec typu „a-head“ sa upevňuje na krk vidlice a zaisťuje sa pomocou 2 imbusových skrútek. Výška predstavca a riadidiel sa nastavuje pomocou krúžkov, ktoré sa vkladajú medzi predstavec a hlavové zloženie, poprípade výmenou predstavca za predstavec s iným sklonom-uhlom. Predstavcom a-head sa zároveň nastavuje aj vôľa hlavového zloženia.

Uvoľnite 2 imbusové skrútky na objímke predstavca, ktoré zaisťujú predstavec na krku vidlice a takisto skrútku hlavového zloženia. Utiatnutím alebo povolením tejto skrútky nastavíte vôľu hlavového zloženia tak, aby sa vidlica otáčala zľahka, ale aby hlavové zloženie nemalo vôľu. Ako prvú utiahnite skrútku hlavového zloženia. Teraz nastavte smer predstavca a predstavec utiahnite 2 imbusovými skrútkami na objímke predstavca.

Odporúčané krútiace momenty:

skrútka M4 pre objímku predstavca	5 Nm*
skrútka M5 pre objímku predstavca	5 Nm*
skrútka M4 pre objímku riadidiel	5 Nm*

*Dodržujte tieto odporúčané hodnoty, pokiaľ na výrobku nie je uvedené inak.

ČASTI BICYKLA





PREDSTAVEC SO ZÁVITOM

Tento predstavec je zasunutý do krku vidlice a vo vidlici je upevnený dlhou skrutkou a maticou, ktorá má tvar širokého zrezaného kužela. Ak chcete nastaviť výšku alebo smer predstavca, uvoľnite dlhú skrutku a predstavcom pootočte. Ak sa predstavec neuvolní, klepnite po skrutke gumovým kladivom.

▲ DÔLEŽITÉ UPOZORNENIE

Na predstavci je vyznačená značka, ktorá označuje minimálne zasunutie predstavca do krku vidlice. Táto značka minimálneho zasunutia predstavca do vidlice nesmie byť viditeľná. Nikdy neupevňujte predstavec nad túto značku!

Doporučené krútiace momenty:

skrutka M6 pre objímku predstavca	20 Nm*
skrutka M6 pre objímku riadidiel	20 Nm*

*Dodržiňte tieto doporučené hodnoty, pokiaľ na výrobku nie je uvedené inak.

ÚDRŽBA BICYKLA

Aby Váš bicykel spoľahlivo plnil svoju funkciu, chceli by sme Vám pripomenúť, že jeho používanie vyžaduje údržbu. Pravidelne kontrolujte, či matice a skrutky sú dostatočne utiahnuté.

Pri používaní a údržbe a manipulácii sa nedotýkajte pohyblivých sa častí bicykla ako napríklad, kolies, reťaze, brzdových kotúčov, pastorkov a prevodníkov, kladiek meniča, kľúč, plášťov a podobne. Môže dôjsť k zachyteniu a následnému poraneniu. Rovnako tak sa nedotýkajte strún odpruženia a brzdových strmeňov, hrozí pomliaždenie, porezanie prípadne iné poranenie. Pri používaní, údržbe a inej manipulácii s bicyklom zvažte špecifické riziko zachytenia a používajte bicykel s ohľadom na toto riziko.

KĽUKY A PEDÁLE

Po prvých asi 20 km kľuky dotiahnite, takisto dotiahnite pedále ku kľukám. Skontrolujte, či skrutky prevodníkov sú pevne utiahnuté. Pri kľukách, kde osi stredového zloženia je integrovaná s pravou kľukou, skontrolujte, či skrutky na ľavej kľuke sú pevne utiahnuté.

▲ DÔLEŽITÉ UPOZORNENIE

Zanedbanie kontroly dotiahnutia kľúč na osi stredového zloženia má za následok postupné uvoľňovanie kľúč na oske a neopraviteľné poškodenie kľuky. Závada sa dá odstrániť len výmenou kľúč. Prípadnú demontáž a výmenu kľúč zverte odbornému cykloservisu.

Pedále musia byť dotiahnuté ku kľukám napevno, t.j. na doraz tak, aby sa osadenie pedálovej osky oprelo o kľuku. Dotiahnutie pedálov treba pravidelne kontrolovať. V opačnom prípade dochádza k uvoľneniu osky pedálu zo závitú kľuky a k postupnému poškodeniu závitú. Takto spôsobené závady nebudú uznané v rámci prípadného reklamačného konania!

MONTÁŽ PEDÁLOV

Pedále sú spravidla označené písmenami R - pravý pedál a L - ľavý pedál na oske každého pedálu.

1. Pred montážou závit na pedáloch i v kľukách namažte mazivom.
2. Naskrutkujte otáčaním vpravo pravý pedál (R) do závitú pravej kľuky (kľuka s prevodníkmi). Postupujte opatrne a dbajte, aby ste nepoškodili závit!
3. Naskrutkujte otáčaním vľavo ľavý pedál (L) do závitú ľavej kľuky.
4. Uťahnite napevno kľúčom. Skontrolujte, či sa osadenie pedálovej osky oprelo o kľuku.

▲ UPOZORNENIE

Nášlapné pedále a pedále, pri ktorých sa noha upína klipsami s remienkami, pevne spájajú nohu s pedálom, umožňujú efektívnejšie šliapanie a poskytujú väčšiu stabilitu počas jazdy. Tieto pedále vyžadujú použitie špeciálnej cyklistickej obuvi, ktorá je prispôbená nášlapnému mechanizmu. Používanie takýchto pedálov vyžaduje zručnosť, preto vám odporúčame, aby ste si upínanie a vypínanie pedálov pred prvým použitím nacvičili a vyskúšali na bezpečnom mieste.

STREDOVÉ ZLOŽENIE

Stredové zloženie sa musí otáčať bez trenia a vôľe. Pravidelne kontrolujte, či obidve misky stredového zloženia sú v ráme napevno utiahnuté a ložiská sú dostatočne namazané mazivom.

HLAVOVÉ ZLOŽENIE

Hlavové zloženie musí byť dostatočne utiahnuté a všetky časti musia do seba správne zapadať. Ak hlavové zloženie má vôľu, postupujte nasledovne:

1. Nasaďte kľúč na horný kužel (3) a uvoľnite ďalším kľúčom poistnú maticu (1).
2. Uťahnite horný kužel tak, aby hlavové zloženie nemalo vôľu, ale aby sa vidlica otáčala zľahka.
3. Opäť uchopíte horný kužel a utiahnutím poistnou maticou hlavové zloženie zaistíte.

▲ UPOZORNENIE

Predsvedčíte sa pred jazdou, či vidlica Vášho bicykla sa v hlavovom zložení otáča zľahka, ale bez vôľe.

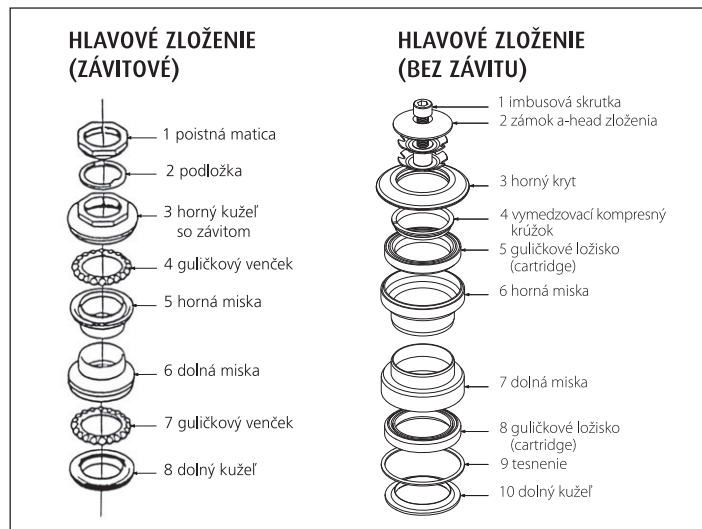
HLAVOVÉ A-HEAD ZLOŽENIE (BEZ ZÁVITU)

Hlavové zloženie musí byť dostatočne utiahnuté. Pred jazdou skontrolujte, či vidlica vášho bicykla sa v hlavovom zložení otáča zľahka, ale bez vôľe. Ak má hlavové zloženie vôľu, postupujte nasledovne:

- najprv uvoľnite 2 imbusové skrutky na objímke predstavca, ktoré zaisťujú predstavec na krku vidlice a takisto skrutku hlavového zloženia (1)
- utiahnutím alebo povolením tejto skrutky nastavíte vôľu hlavového zloženia tak, aby sa vidlica otáčala zľahka, ale aby hlavové zloženie nemalo vôľu. Ako prvú utiahnite skrutku hlavového zloženia.
- teraz nastavte smer predstavca a predstavec utiahnite 2 imbusovými skrutkami na objímke predstavca - tým je hlavové zloženie zaistené.

Pred utiahnutím skontrolujte:

- či jednotlivé časti hlavového zloženia do seba správne zapadajú
- či krk vidlice je správne osadený v hlavovom zložení



⚠ UPOZORNENIE

Pred jazdou skontrolujte, či imbusové skrutky na objímke predstavca sú pevne utiahnuté. Pre zachovanie správnej funkcie hlavového zloženia vášho bicykla je nutné pravidelne (podľa frekvencie jazdenia) hlavové zloženie premazať zodpovedajúcim mazacím tukom. Rozobratie a opätovné zloženie a dotiahnutie hlavového zloženia tak, aby sa zachovala hladkosť chodu ložísk, vyžaduje určitú skúsenosť - odporúčame preto obrátiť sa na odborný servis.

RADIACI SYSTÉM

Radiaci systém pozostáva z radiacích pák (radiacích otočných rukoväti), ovládacích laniek, prešmykača a meniča, stredových prevodníkov, pastorkov zadného náboja a refaze. Je nastavený od výrobcu, preto do systému zbytočne nezasahujte! Prevody preradiujte len pri šliapaní vpred. Nikdy neradte nasilu! Jeho funkčnosť závisí hlavne od ľahkého chodu radiacích laniek v bowdenoch a prevodového systému (pastorky, prevodníky, refaz). Radiaci systém udržiavajte v čistote, lanká premazávajú olejom s prísadou teflonu, ktorá chráni lanká proti korózii, zabezpečuje hladký chod laniek a predlžuje tým ich životnosť.

MENIČ

Menič preradiuje refaz na pastorkoch zadného náboja a tým mení prevodový pomer medzi stredovými prevodníkmi a pastorkami. Menič ovládate pravou radiacou páčkou (pravou radiacou otočnou rukoväťou). Počas prevádzky môže dôjsť k rozladeniu radiaceho systému.

• NASTAVENIE DOLNÉHO DORAZU

Zaradte na najmenší pastorok. Uvoľnite zaistovaciu skrutku meniča, a tým uvoľnite i radiace lanko. Otáčaním skrutky pre dolný doraz (H), nastavte vodiacu kladku meniča pod vonkajšiu hranu najmenšieho pastorku. Radiace lanko vložte do drážky pod zaistovaciu skrutku meniča, napnite ho (uchytením do klieští) a skrutku utiahnite.

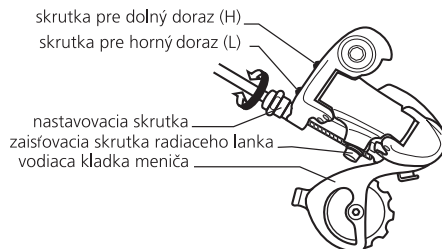
• NASTAVENIE HORNÉHO DORAZU

Zaradte na najväčší pastorok. Otáčaním skrutky pre horný doraz (L) nastavte vodiacu kladku meniča tak, aby sa dostala pod stred najväčšieho pastorku. Preskúšajte preradením refaze na všetkých prevodoch.

• VYLADENIE MENIČA

Nadvihnite zadné koleso a otáčajte kľukami. Nastavovacou skrutkou meniča (vedie ňou bowden s lankom do meniča) otáčajte dovtedy, pokiaľ nedocielite hladký chod refaze bez rušivých zvukov.

MENIČ



**▲ DÔLEŽITÉ UPOZORNENIE**

Pred jazdou skontrolujte správne nastavenie dorazov meniča. Pri uvoľnení horného dorazu môže kladka meniča zachytiť výplet kolesa, čo má za následok okrem poškodenia výpletu a meniča i nebezpečenstvo vážneho úrazu.

PREŠMYKAČ

Mení prevodový pomer presúvaním reťaze na stredových prevodníkoch. Prešmykač ovládate ľavou radiacou páčkou (ľavou radiacou otočnou rukoväťou). Pre správnu funkčnosť musí byť vodítko prešmykača, ktorým reťaz prechádza, umiestnené rovnobežne s prevodníkmi. Radiace lanko musí byť napnuté. Používaním môže dôjsť k uvoľneniu lanka a rozladeniu radiaceho systému prešmykača.

• NASTAVENIE DOLNÉHO DORAZU

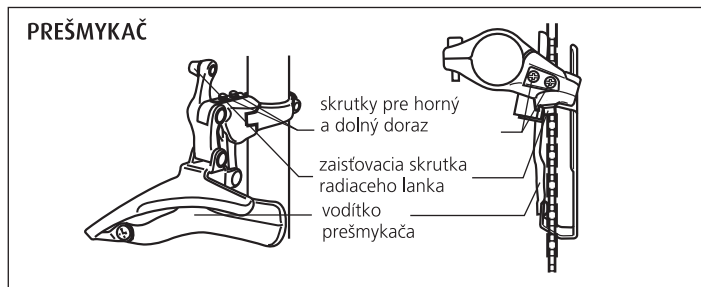
Ak reťaz padá z najmenšieho prevodníka - vodítko prešmykača je príliš blízko k rámu bicykla. Skrutkou dolného dorazu otáčajte vpravo.

• NASTAVENIE HORNÉHO DORAZU

Ak reťaz padá z najväčšieho prevodníka - vodítko prešmykača je príliš ďaleko od rámu bicykla. Skrutkou pre horný doraz otáčajte vpravo. Správnu funkciu radenia preskúšajte preradením reťaze na všetkých prevodoch radiaceho systému.

• VYLADENIE PREŠMYKAČA

Vôľu radiaceho lanka odstránite uvoľnením zaisťovacej skrutky prešmykovača a napnutím lanka (uchytením do klieští). Zaisťovaciu skrutku potom utiahnite. Preskúšajte jeho funkčnosť.

**REŤAZ**

Reťaz prenáša silu z pedálov na zadné koleso. Je to jedna z najviac namáhaných súčiastok Vášho bicykla, preto údržbe reťaze venujte zvýšenú pozornosť. Správne napnutie reťaze zabezpečuje zadný menič. Pravidelne ju čistíte od mechanických nečistôt ako je prach alebo blato a premazávajte mazivom, ktoré na seba neviaže prach a ostatné nečistoty - predĺžite tým životnosť reťaze. Na mazanie reťaze doporučujeme používať teflonový olej - vhodný mazací prírodnok vám doporučí váš predajca. Jazdením dochádza k postupnému nafaňovaniu článkov reťaze. Opatrebovaná alebo poškodená reťaz môže následne poškodiť pastorky a prevodníky.

Pokiaľ jazdíte na Vašom bicykli v zhoršených poveternostných podmienkach, hlavne vo vlhkom prostredí, po najazdení asi 1000 km je potrebné reťaz vymeniť za novú. Opatrebovanú reťaz vymeňte za novú zodpovedajúceho typu s rovnakým počtom článkov ako pôvodná reťaz.

BRZDOVÝ SYSTÉM

Brzdový systém, ktorý pozostáva z brzdových pák, laniek a bowdenov, prednej a zadnej brzdovej čeluste, brzdových gumičiek, je jednou z najdôležitejších súčastí Vášho bicykla. Stlačením pravej brzdovej páky ovládate zadnú brzdovú čelusť, stlačením ľavej brzdovej páky ovládate prednú brzdovú čelusť.

Brzdy sú nastavené od výrobcu, preto pokiaľ to nie je potrebné, vzhľadom na Vašu bezpečnosť do brzdového systému nezasahujte! Pravidelne kontrolujte opotrebovanie trecích plôch, brzdové gumičky a ráfiky udržiavajte v čistote. Pri rozladení brzdového systému musíte brzdy znovu nastaviť, popri prípade obrátiť sa na odborný cykloservis.

BRZDOVÉ LANKÁ

Brzdové lanká musia byť správne napnuté – len tak brzdový systém Vášho bicykla bude účinný. Brzdové lanká sa nastavujú nastavovacími skrutkami na brzdových pákach. Lanká a bowdeny premazávajte teflonovým olejom, ktorý zabezpečuje hladký chod laniek. Na ukončenie laniek použite koncovky, zabránite tak rozpleteniu lanka a tým jeho poškodeniu. Pokiaľ je lanko poškodené alebo opotrebované, vymeňte ho.

NASTAVENIE BŔZD

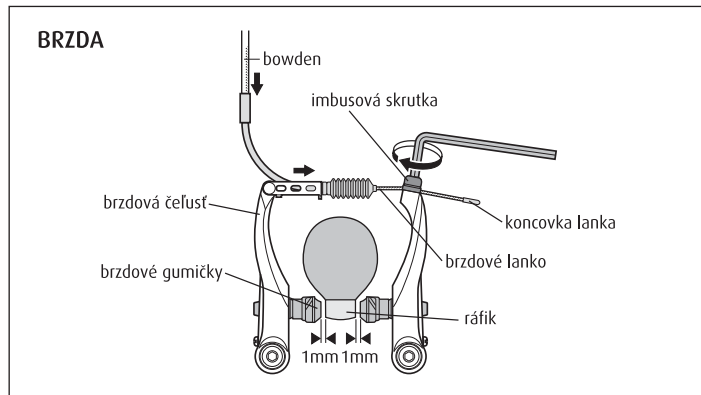
Brzdové gumičky by mali byť u bŕzd typu-V vo vzdialenosti 1 mm od ráfiky kolesa.

▲ DÔLEŽITÉ UPOZORNENIE

Brzdové gumičky sa nesmú dotýkať pláštá - inak by došlo k predratiu pláštá! Kontrolujte ich opotrebovanie a ak je to potrebné, vymeňte ich. Opatrebované brzdové gumičky vymieňajte vždy za nové originálne gumičky zodpovedajúce danému typu bŕzd.

1. Uvoľnite poistnú maticu nastavovacej skrutky na brzdovej páke. Ak je potrebné brzdové gumičky priblížiť bližšie k ráfiky, nastavovaciu skrutku otáčajte smerom ľavo - von zo závitú. Zaisťte poistnou maticou.
2. Ak je brzdové lanko príliš voľné, otáčajte nastavovaciu skrutkou na brzdovej páke smerom vpravo - do vnútra závitú. Teraz uvoľnite skrutku, ktorou je utiahnuté a zaisťené lanko v brzdovej čelusti.

Lanko napnite tak, aby brzdové gumičky boli v správnej polohe voči ráfiku. Skrutku na brzdovej čelusti utiahnite napevno a skontrolujte nastavenie brzd.



▲ UPOZORNENIE

Venujte zvýšenú pozornosť brzdeniu za mokra - brzdná dráha Vášho bicykla sa predlžiu! Pred každou jazdou sa presvedčite, či je brzdový systém Vášho bicykla dokonale funkčný.

KOTÚČOVÉ BRZDY

Kotúčové brzdy Vášho bicykla sú nastavené od výrobcu a skontrolované Vaším predajcom, preto bicykel môžete bezpečne používať.

NASTAVENIE POLOHY BRZDOVÝCH PÁK KOTÚČOVÝCH BRZD

Aby ste brzdy mohli dokonale ovládať a ich používanie bolo bezpečné, je možné nastaviť polohu brzdových pák na riadidlách:

1. Uvoľnite skrutky na objímke brzdových pák.
2. Nastavte najvhodnejšiu polohu brzdovej páky na riadidlách, aby ste ich mohli dokonale ovládať. Skrutky na objímke brzdových pák znovu utiahnite.

NASTAVENIE POLOHY-VZDIALENOSTI BRZDOVÝCH PÁK OD RIADIDIEL

Regulačná skrutka pre nastavenie vzdialenosti brzdovej páky od riadidiel sa nachádza vo vnútri brzdovej páky. Vzdialenosť brzdovej páky od riadidiel nastavíte podľa typu brzd:

- imbusovou skrutkou, ktorá sa nachádza vo vnútri brzdovej páky, alebo
- nastavovacou skrutkou, ktorá je integrovaná v brzdovej páke (spôsob prevedenia závisí od typu a výrobcu brzd).

Otáčaním nastavovacej alebo imbusovej skrutky brzdovú páku približujete k riadidlám - chod brzdovej páky sa znižuje, alebo naopak, zväčšujete jej vzdialenosť od riadidiel - chod páky sa zväčšuje.

ÚDRŽBA KOTÚČOVÝCH BRZD

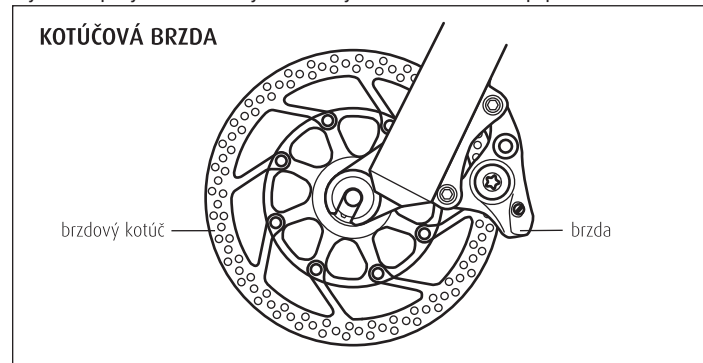
Ak nemáte potrebné skúsenosti a nástroje, doporučujeme Vám, obrátiť sa na odborný servis. Neodborný zásah do systému môže znížiť brzdny účinok alebo zlyhanie brzd.

BRZDOVÝ KOTÚČ

Pravidelne kontrolujte stav brzdových kotúčov. Brzdením dochádza k opotrebovaniu kotúča, ktorého následkom sú nežiaduce ryhy. Poškodený kotúč vymeňte za nový.

▲ UPOZORNENIE

Brzdový kotúč za brzdením zahrieva, preto po jazde kolesá z vidlice alebo rámu demontujte tak, aby sa Vaše prsty nedostali do styku s brzdovým kotúčom - môžete sa popáliť!





BRZDOVÉ OBLOŽENIE

Brzdením sa brzdové obloženie opotrebovávajú a brzdny účinok sa postupne znižuje. Ak sú brzdy pri brzdení hlučné, poprípade ak zistíte pokles účinnosti brzd, môže to znamenať, že brzdové obloženie je opotrebované a je potrebné ho vymeniť za nové. Vhodný typ brzdového obloženia Vám doporučí Váš predajca.

VÝMENA BRZDOVEJ KVAPALINY

Pokiaľ sa dostal vzduch do hydraulického systému Vašich brzd, ten môže byť príčinou zhoršeného brzdneho účinku alebo zlyhania brzd. Preto je potrebné brzdový systém odvzdušniť, poprípade naplniť novou brzdovou kvapalinou.

▲ UPOZORNENIE

Hydraulický systém kotúčových brzd je naplnený štandardnou brzdovou kvapalinou alebo minerálnym olejom. Tieto brzdové kvapaliny sa nesmú navzájom miešať. Pre doplnenie alebo výmenu brzdovej kvapaliny v hydraulickom systéme brzd je nutné použiť iba výrobcom doporučený typ brzdovej kvapaliny! Výmena brzdovej kvapaliny, poprípade výmena hadičky hydraulických brzd, vyžaduje zručnosť a vhodné náradie, preto túto činnosť zverte kvalifikovaným mechanikom v odbornom servise.

ČISTENIE KOTÚČOVÝCH BRZD

Brzdový kotúč, brzdy a brzdové obloženie udržiavajte v čistote. V prípade znečistenia olejom alebo inými mazivami, brzdový kotúč ihneď odmastite (napr.: technickým benzínom). Ak sú brzdové platničky znečistené brzdovou kvapalinou je potrebné ich vymeniť za nové!

▲ DÔLEŽITÉ UPOZORNENIE

1. Pred každou jazdou vždy kontrolujte dokonalú funkčnosť brzdového systému. Viackrát stlačte brzdový páku a presvedčíte sa, či brzdový systém pracuje správne.
2. Pravidelne kontrolujte, či všetky skrutky brzdového systému sú utiahnuté napevno. Uvoľnenie skrutiek môže byť príčinou zlyhania brzdového systému.
3. Brzdový kotúč a brzdy sa brzdením zahrievajú. Nedotýkajte sa ich - môžete sa popáliť!
4. Naučte sa správne používať brzdy na Vašom bicykli. Príliš prudké brzdenie prednou brzdou môže znamenať pád a zranenie. Ak brzdy nie sú správne nastavené alebo sú nesprávne používané, môže dôjsť k vážnym zraneniam.

PREDNÉ A ZADNÉ KOLESO

Pred jazdou vždy skontrolujte, či je koleso bezpečne zaistené rýchloupínacím uzáverom, t.j. páčka rýchloupínacieho mechanizmu musí byť v polohe zatvoriť (CLOSE). Pri upínaní kolesa do rámu alebo vidlice postupne nasledovne: Os rýchloupínacieho mechanizmu zasuňte do náboja kolesa. Dbajte na správnu orientáciu pružín (širšie konce pružín smerujú smerom von,

čiže k matici/páčke. Úzke konce smerujú k sebe navzájom). Os rýchloupínacieho mechanizmu naskrutkujte na upínaciu maticu v smere hodinových ručičiek. Rýchloupínací mechanizmus umožňuje jednoduchú a rýchlu montáž a demontáž kolies bez použitia náradia. Pred jazdou skontrolujte, či je koleso vo vidlici vystredené. Maticu rýchloupínacieho mechanizmu utiahnite tak, aby páčka uzáveru pri zatváraní kládla odpor. Keď sa uzavrie rýchloupínací mechanizmus do zaistenej polohy, musí stlačiť konce vidlice. Páčkou rýchloupínacieho mechanizmu pohybujte len do strán, v polohách otvorit (OPEN) alebo zatvoriť (CLOSE). V žiadnom prípade uzatvoreným rýchloupínačom neatčajate, môžete ho poškodiť!

Ak kolesá Vášho bicykla sú vo vidlici alebo v ráme zaistené koncovými maticami, je potrebné kvôli bezpečnosti tieto matice dostatočne uťahovať.

Doporučené krútiace momenty

koncová matica M10 pre osu náboja kolesa

30 - 40 Nm

Náboje kolies pravidelne kontrolujte, hlavne po jazde vo vlhkom a blatistom prostredí. Os náboja by sa mala otáčať bez akéhokoľvek trenia a vôle. Pokiaľ tomu tak nie je ani po nastavení pomocou kužeľov a poistných matic osky, je potrebné náboj rozobrať, vyčistiť kľzné dráhy guľičiek a guľičiek samotnej, namazať novým vhodným mazivom a späť náboj zložiť a nastaviť. Pokiaľ nemáte skúsenosti s demontážou nábojov, vzhľadom na zložitosť takéhoto úkonu, odporúčame Vám obrátiť sa na odborný cykloservis.

RÁFIKY

Pred jazdou skontrolujte, či kolesá bicykla sú správne vycentrované a ráfiky kolies nie sú poškodené. Používaním, poprípade nárazom, môžu vzniknúť na ráfiku ryhy a praskliny. Taktiež brzdením sa opotrebovávajú bočné plochy ráfika. Ráfiky sú vybavené bezpečnostným systémom, ktorý indikuje deformáciu bočnej steny ráfika. Znakom opotrebovania je vyhnutá bočná stena ráfika, ktorá spôsobuje samovoľné brzdenie. Jazda na takto poškodenom ráfiku je nebezpečná - poškodený ráfik vymeňte!

PLÁŠTE

Nikdy nejazdite na podhustených alebo prehustených plášťoch. Dodržujte hodnoty doporučeného hustenia, ktoré sú uvedené na bočných stenách každého pláštá. Prepočet meracích jednotiek tlaku uvedených na plášťoch: 100kPa = 14,22 P.S.I. = 1 bar = 1 at
V prípade defektu, poškodenú dušu vymeňte za novú vždy s rovnakými parametrami - rozmery sú uvedené na každej duši alebo na bočných stenách pláštá.

RÁM A PREDNÁ VIDLICA

Pravidelne kontrolujte, či rám a vidlica Vášho bicykla nie sú poškodené. K poškodeniu rámu alebo vidlice (ohnutie alebo prasknutiu trubiiek alebo zvarov) dochádza hlavne pri pádoch. Takto poškodený rám alebo vidlicu ďalej nepoužívajte, riskujete vážny úraz!



RÁM Z KARBONOVÉHO KOMPOZITU

Karbonový kompozit poskytuje rámu vysokú pevnosť, nízku hmotnosť, tmenie vibrácií a tým vášmu bicyklu vynikajúce jazdné vlastnosti. Napriek týmto vlastnostiam, pri nadmernom preťažení alebo náraze, sa uhlíková štruktúra môže poškodiť - prasknúť.

▲ DÔLEŽITÉ UPOZORNENIE

Pri správnom používaní majú rámy z kompozitových materiálov vyššiu únavovú životnosť ako rámy z kovových materiálov. Je ale potrebné, aby ste takýto rám pravidelne kontrolovali, hlavne po akomkoľvek náraze alebo nehode. Ak zistíte poškodenie ako sú praskliny, rám ďalej nepoužívajte! Pri montáži komponentov na kompozitový rám postupujte opatrne, hlavne pri utahovaní skrutiek posedlovej objímky rámu alebo objímky prešmykača. Dodržujte odporúčané krútiace momenty!

Karbónový rám, alebo iný komponent nevystavujte vysokej, ani extrémne nízkej teplote, mohlo by prísť k štruktúrnym zmenám materiálu a k následnému prasknutiu. Poškodenie karbónu nemusí byť viditeľné, preto odporúčame vymeniť všetky karbónové komponenty ktoré boli vystavené extrémnym teplotám, alebo výraznému nárazu, hoci na pohľad poškodenie nevidieť.

Odporúčané krútiace momenty pre komponenty rámu vyrobeného z karbonového kompozitu:

skrutka M4 posedlovej objímky	4,5 Nm
skrutka M5 objímky prešmykača	6 Nm

▲ UPOZORNENIE

Skrutka pre upevnenie sedlovky v ráme musí byť utiahnutá tak, aby sa sedlovka v ráme nedala otáčať. Pokiaľ ste túto skrutku utiahli odporúčaným krútiacim momentom a napriek tomu sa sedlovka zasúva do rámu bicykla, odporúčame vám použiť špeciálnu montážnu pastu pre karbónové komponenty. Táto špeciálna pasta obsahuje mikrogranule, ktoré zvyšujú trenie a umožňuje použiť pre utiahnutie skrutiek o 30% menší krútiaci moment a tým zabraňuje poškodeniu komponentov. Pokiaľ pri údržbe bicykla používate montážny stojan, nikdy bicykel neupevňujte za rám - stlačením rámu môže kompozitový materiál prasknúť.

V prípade servisného úkonu, ktorý vyžaduje použitie špeciálneho náradia odporúčame Vám obrátiť sa na odborný cykloservis.

ODPRUŽENÁ VIDLICA

Ak máte na Vašom bicykli odpruženú vidlicu, postupujte nasledovne:

NASTAVENIE TVRDOSTI PRUŽENIA

1. PRUŽINOVÁ VIDLICA

Jednotka pre nastavenie tvrdosti odpruženej vidlice je umiestnená v hornej časti pravej nohy vidlice. Pri odpruženej vidlici, ktorá je vybavená uzamykaním pruženia (Lockout), sa jednotka pre nastavenie tvrdosti

nachádza na ľavej nohe vidlice. Postupným otáčaním v smere hodinových ručičiek nastavíte vyššiu tvrdosť vidlice, otáčaním proti smeru hodinových ručičiek sa tvrdosť vidlice znižuje.

2. VZDUCHOVÁ VIDLICA

Tvrdosť pruženia vzduchových vidlic sa nastavuje nahustením vzduchu do vzduchovej komory vidlice. Ventil pre hustenie vzduchu sa nachádza v hornej časti ľavej nohy vidlice.

▲ UPOZORNENIE

Vidlica je nastavená od výrobcu a skontrolovaná Vaším predajcom. Na hustenie vidlice je potrebná špeciálna vysokotlaková pumpa pre vzduchové vidlice s manometrom. Nastavenie a hustenie vidlice vyžaduje zručnosť a vhodné náradie, preto Vám odporúčame obrátiť sa na odborný cykloservis.

UZAMKNUTIE PRUŽENIA VIDLICE (LOCKOUT)

Niektoré vidlice majú hydraulický systém uzamknutia pruženia vidlice. Uzamknutie vidlice umožňuje redukovať pohupovanie vidlice pri šliapaní do pedálov, a tým dosiahnuť efektívnejšie šliapanie hlavne pri výjazdoch do kopca alebo pri šprinte.

Nastavovacia jednotka pre uzamknutie pruženia vidlice sa nachádza v hornej časti pravej nohy vidlice. Uzamknutie sa ovláda páčkou (s označením Lockout). Otočením v smere hodinových ručičiek sa pruženie vidlice uzamkne, otočením proti smeru hodinových ručičiek sa pruženie odblokuje a vidlica bude pracovať v normálnom režime.

DIALKOVÉ OVLÁDANIE UZAMKNUTIA PRUŽENIA VIDLICE (REMOTE LOCKOUT)

Ak je bicykel vybavený vidlicou s dialkovým uzamykaním pruženia Remote Lockout, ktoré je umiestnené na riadidlách vášho bicykla, postupujte nasledovne: zatlačením na páčku alebo tlačidlo (podľa modelu vidlice) smerom k riadidlám sa pruženie vidlice zablokuje, zatlačením tlačidla smerom nadol sa pruženie odblokuje a vidlica bude pracovať v normálnom režime.

▲ DÔLEŽITÉ UPOZORNENIE

Uzamknutie pruženia vidlice je určené hlavne pre jazdu v menej náročnom teréne. Pri jazde v náročnom teréne je potrebné vidlicu odblokováť, inak môže dôjsť k poškodeniu systému uzamykania vidlice!

TLMENIE ODSKOKU VIDLICE (REBOUND)

Nastavovacou jednotkou pre tmenie odskoku vidlice Rebound sa nastavuje rýchlosť, akou sa vidlica po stlačení vráti do pôvodnej polohy. Ovládanie pre Rebound sa nachádza v spodnej časti pravej nohy vidlice. Otočením nastavovacej jednotky v smere hodinových ručičiek (pohľad zo spodu vidlice) sa rýchlosť návratu do pôvodnej polohy spomaľuje (na vidlici označené +). Otočením proti smeru hodinových ručičiek sa rýchlosť zvyšuje (na vidlici označené -). Príliš pomalé tmenie odskoku môže spôsobiť, že vidlica „nestíha“ kopírovať nerovnosti terénu, naopak príliš rýchly odskok spôsobuje „kopanie“ vidlice.



ÚDRŽBA VIDLICE

ČISTENIE / MAZANIE - pre správnu činnosť vidlice je dôležitá pravidelná údržba, hlavne trecích plôch medzi vnútornými a vonkajšími nohami vidlice. Prachovka a tesnenie, ktoré zabraňujú prístupu nečistôt k trecím plochám, nesmú byť porušené a musia chrániť treciu plochu po celom obvode. Klzné plochy vnútorných nôh udržiavajte v čistote, po každej jazde prach alebo vlhkosť očistite jemnou utierkou a premažte. Na vonkajšie čistenie vidlice používajte saponátový roztok a jemnú kefu. Dbajte, aby pri čistení nevnikla voda do medzery medzi vnútornými a vonkajšími nohami. Na čistenie nikdy nepoužívajte vysokotlakové čističe! Vlhkosť a nečistoty vo vnútri vidlice majú nepriaznivý vplyv na jej činnosť, nečistoty vo vidlici spôsobujú väčšie trenie medzi puzdrami a vnútornými nohami vidlice, a tým znižujú životnosť jednotlivých dielov vidlice.

Pre zachovanie dokonalej činnosti vidlice dodržujte nasledovné pokyny:

- Po každej jazde očistite vnútorné nohy vidlice, prachovky a tesnenia vnútorných nôh vidlice od nečistôt ako je prach, vlhkosť alebo blato.
- Každých 25 hodín prevádzky (alebo vždy po jazde v extrémnych podmienkach vo vlhkom prostredí ako je blato, vlhký piesok):
 1. Prachovky a tesnenia premažte teflonovým olejom.
 2. Skontrolujte, či všetky skrutky vidlice sú dostatočne utiahnuté.
 3. Skontrolujte, či nie sú poškodené niektoré časti vidlice. Ak zistíte, že niektoré časti vidlice sú opotrebované alebo poškodené, vymeňte ich za nové originálne diely. Na poškodenú vidlicu nikdy nejazdite!
- Každých 50 hodín prevádzky - doporučujeme previesť servis vidlice v odbornom servise (SERVIS 1)
- Každých 100 hodín prevádzky - doporučujeme previesť servis vidlice v odbornom servise (SERVIS 2)

SERVIS 1 - doporučené servisné úkony: kontrola funkčnosti vidlice, čistenie a premazanie puzdier, premazanie kabeláže ovládania zamykania vidlice, kontrola ťahovacích momentov, kontrola tlaku vzduchu, kontrola stavu vidlice - opotrebovanie nôh, poškodenie častí vidlice.

SERVIS 2 - doporučené servisné úkony: SERVIS 1 + rozobratie vidlice, vyčistenie všetkých častí vidlice, premazanie prachoviek a olejových krúžkov, premazanie ovládania pre uzamykanie vidlice, kontrola tesnenia vzduchového ventilu a tlaku vzduchu, kontrola ťahovacích momentov.

▲ UPOZORNENIE

Na mazanie vidlice používajte teflonový olej a mazivá s obsahom teflonu. Nepoužívajte mazivá obsahujúce lítium, môžu poškodiť niektoré vnútorné časti vidlice. V prípade servisného úkonu, ktoré vyžadujú použitie špeciálneho náradia, ako je napr. demontáž vidlice, výmena puzdier vidlice a pod., doporučujeme Vám obrátiť sa na odborný cykloservis.

ZADNÁ PRUŽIACA JEDNOTKA - TLMIČ

Aj je Váš bicykel vybavený zadnou pružiacou jednotkou, postupujte nasledovne:

NASTAVENIE TVRDOSTI PRUŽENIA

Tvrdosť pruženia vzduchových tmičov sa nastavuje nahustením vzduchu do vzduchovej komory tmiča.

▲ UPOZORNENIE

Tmič je nastavený od výrobcu a skontrolovaný Vaším predajcom. Na hustenie tmiča je potrebná špeciálna vysokotlaková pumpa s manometrom. Nastavenie a hustenie tmiča vyžaduje zručnosť a vhodné náradie, preto Vám odporúčame obrátiť sa na odborný cykloservis.

UZAMKNUTIE PRUŽENIA TLMIČA (LOCKOUT)

Funkcia Lockout umožňuje uzamknúť pruženie tmiča, a tým dosiahnuť efektívnejšie šliapanie pri výjazdoch do kopca alebo v ľahšom teréne. Uzamknutie pruženia tmiča sa ovláda páčkou na spodnej strane tmiča - má 2 polohy: otočením páčky do polohy „uzamknúť“ sa pruženie tmiča uzamkne, otočením na opačnú stranu sa tmič uvoľní a pracuje v režime pruženia.

▲ UPOZORNENIE

Dlhodobé používanie uzamknutého pruženia tmiča môže byť príčinou predčasného opotrebovania tmiča.

TLMENIE ODSKOKU TLMIČA (REBOUND)

Nastavovaciu jednotku pre tlmenie odskoku tmiča Rebound sa nastavuje rýchlosť, akou sa tmič po stlačení vráti do pôvodnej polohy.

Ovládanie pre Rebound sa nachádza v hornej časti tmiča. Otočením nastavovacej jednotky v smere hodinových ručičiek sa rýchlosť návratu do pôvodnej polohy spomaľuje. Otočením proti smeru hodinových ručičiek sa rýchlosť zvyšuje.

▲ UPOZORNENIE

Neprekračujte maximálne hodnoty tlaku uvedené na tmičoch!

Tmič nikdy nerozoberajte! Ak máte podozrenie, že tmič nepracuje správne, uniká olej, stráca schopnosť tmiť nárazy, pri zafažení vydáva neštandardné zvuky, odporúčame Vám obrátiť sa na odborný servis. Pred každou jazdou skontrolujte, či skrutky, ktorými je tmič v ráme upevnený, sú pevne utiahnuté. Tmič udržiavajte v čistote, po každej jazde prach alebo vlhkosť očistite jemnou utierkou. Na čistenie nikdy nepoužívajte vysokotlakové náradie!



ÚDRŽBA TLMIČA:

- Po každej jazde očistite klzné plochy tmiča a tesnenie od nečistôt ako je prach, vlhkosť alebo blato
- Každých 25 hodín prevádzky (alebo vždy po jazde v extrémnych podmienkach vo vlhkom prostredí ako je blato, vlhký piesok):
 1. Piest tmiča, tesnenie a pohyblivé spoje tmiča premažte teflonovým olejom
 2. Skontrolujte, či nie sú poškodené niektoré časti tmiča. Na poškodenom tmiči nikdy nejazdite!
- Každých 50 hodín prevádzky - odporúčame Vám previesť servis tmiča v odbornom cykloservise

ZADNÝ NOSIČ:

- Ak je rám bicykla vybavený otvormi na upevnenie nosiča, je možné namontovať zadný nosič.
- Vždy používajte nosič/detskú sedačku kompatibilnú s daným typom rámu.
- Vždy dodržujte pokyny výrobcu nosiča/sedačky a nosič/sedačku nepreťažujte.
- Nikdy bicykel nepreťažujte. Celková hmotnosť jazdca spolu s bicyklom, príslušenstvom a batožinou je **110Kg**.

MONTÁŽ PRÍVESNÉHO VOZÍKA

Bicykle Kellys nie sú špeciálne prispôsobené na použitie prívesného vozíka alebo prívesného bicykla. Pri používaní uvedeného alebo podobného príslušenstva sa riadte pokynmi výrobcu prívesného vozíka alebo prívesného bicykla.

A DÔLEŽITÉ UPOZORNENIE

Ak používate bicykel v cestnej premávke za zníženej viditeľnosti, musíte ho dodatočne vybaviť osvetlením a odrazkami podľa predpisov platných v krajine, v ktorej ho používate.

Pri jazde na bicykli vždy noste cyklistickú prilbu! Väčšina nehôd na bicykli má za následok práve úraz hlavy. Pri kúpe prilby dbajte na správnu veľkosť, prilba musí na hlavu správne sedieť, v žiadnom prípade nesmie tlačiť. Kúpte si prilbu s nastaviteľným upínacím mechanizmom, ktorým sa prilba na hlavu bezpečne zaistí.

Maximálna prípustná celková hmotnosť jazdca spolu s batožinou pre tento bicykel je 110 kg. Pre 24"- bicykle je maximálna prípustná hmotnosť jazdca spolu s batožinou a bicyklom 50 kg. Bicykel nepreťažujte!

A UPOZORNENIE

Všetky mechanické súčasti bicykla podliehajú opotrebovaniu a sú vystavené veľkému namáhaniu. Rôzne materiály a súčasti môžu reagovať na opotrebovanie alebo únavu namáhaním rôznymi spôsobmi. Ak sa prekročí plánovaná životnosť nejakej súčasti, táto súčasť môže náhle zlyhať a spôsobiť zranenie jazdca. Akákoľvek forma trhlin, rýh alebo zmena sfarbenia veľmi

namáhaných oblastí indikuje, že sa dosiahla životnosť súčasti a táto súčasť sa má vymeniť.

Všetky farby na bicykloch KELLYS sú ošetrené príslušnou formou ochrany pred pôsobením UV žiarenia, aby bola zabezpečená najvyššia možná stálosť farieb. Spôsob ochrany sa môže meniť v závislosti od materiálu, na ktorom sú farby použité. Upozorňujeme spotrebiteľov a zákazníkov, že napriek použitiu najvyššej možnej úrovni ochrany pred UV žiarením môžu farby časom zmeniť svoj odtieň a/alebo vyblednúť. Neskladujte preto bicykle KELLYS na miestach, kde budú vystavené priamemu slnečnému žiareniu a teda aj zvýšenému UV žiareniu. Predĺžte tak životnosť UV ochrany a farby zostanú dlhšie sýte. Zmena sýtoti farieb a ich možné vyblednutie nie je vadou tovaru.

Pri výmene jednotlivých dielov na bicykli používajte iba originálne komponenty

Prijemnú jazdu Vám praje

KELLYS



ZÁRUKY

Predávajúci poskytuje na tento bicykel záruku 24 mesiacov odo dňa predaja spotrebiteľovi.

PODMIENKY ZÁRUK

Záručná doba sa predlžuje o dobu vykonávania záručnej opravy. Po dobu trvania záruky budú všetky závady spôsobené chybným materiálom, chybnou prácou a montážou opravené bezplatne.

ZÁRUKA SA NEVŤAHUJE NA ZÁVADY VZNIKNUTÉ:

- zavinením užívateľom - poškodenie výrobku neodborným zostavením - repasiou (napr.: nedostatočné zasunutie sedlovej trubky do rámu a predstavca do vidlice, nedostatočné utiahnutie pedálov v kľukách), nesprávnym používaním a zanedbaním starostlivosti o bicykel (napr.: nedotiahnuté kľuky k stredovej ose, nevhodné uskladnenie), poškodenie vzniknuté haváriou, neodbornou opravou, nesprávnou údržbou bicykla, poškodenie vzniknuté zámenou komponentov za nekompatibilné s danou výbavou bicykla, technickým zásahom do rámu bicykla;
- bežným opotrebovaním gumových častí bicykla (napr.: plášte, duše, brzdové gumičky);
- **UPOZORNENIE** bežným opotrebovaním pri bežnom používaní bicykla (napr.: poškodenie laku).
- bežným opotrebovaním tesnení a puzdier pružiacich jednotiek bicykla.

Povinnosťou predávajúceho je skontrolovať funkčnosť všetkých častí bicykla. Výrobca nie je zodpovedný za akékoľvek zranenie, škodu alebo zlyhanie, zavinené chybným zostavením alebo nesprávnou údržbou po vyexpedovaní výrobku, t.j. nedostatočným predpredajným servisom u predávajúceho.

Záručný list je príslušenstvom výrobku zodpovedajúceho výrobného čísla. Vo vlastnom záujme preto záručný list dôkladne uschovajte.

PREDĹŽENÁ ZÁRUKA NA RÁM BICYKLA

Spoločnosť KELLYS BICYCLES s.r.o. poskytuje na rám zakúpeného bicykla po uplynutí zákonom danej 24-mesačnej záručnej doby predĺženú záruku pre prvého majiteľa uvedeného v tomto záručnom liste po dobu ďalších 36 mesiacov, maximálne však do 60 mesiacov odo dňa kúpy bicykla prvým majiteľom uvedeným v tomto záručnom liste (ďalej iba „predĺžená záruka“), a to za týchto podmienok:

- prvý majiteľ uvedený v tomto záručnom liste musí byť fyzická osoba, ktorá bicykel zakúpila pre svoju osobnú rekreačnú potrebu (nie k podnikaniu, či pre inú zárobkovú činnosť alebo pre pretekárske potreby) a pre svoju osobnú rekreačnú potrebu bicykel používa; táto predĺžená záruka je neprevoditeľná na ďalšiu osobu – v prípade, že prvý majiteľ bicykla prevedie vlastnícke právo k bicyklu na ďalšiu osobu, predĺžená záruka zaniká,
- bicykel bude zaregistrovaný v systéme spoločnosti KELLYS BICYCLES s.r.o. na stránke www.kellysbike.com do 60 dní od kúpy a registrované údaje budú zhodné s údajmi na záručnom liste bicykla,
- prvý majiteľ predložil pri uplatňovaní reklamácie správne vyplnený originál záručného listu a originál dokladu o kúpe bicykla,
- bicykel bude po dobu trvania celej záručnej doby včítane predĺženej záručnej doby podrobený pravidelným každoročným technickým prehliadkam v odbornom servise a v záručnom liste bude o týchto prehliadkach vykonaný záznam, pričom prvá garančná prehliadka musí byť vykonaná po prejdení 100 km. Komponenty, ktoré podliehajú bežnému opotrebovaniu pri používaní bicykla, ktoré bude nutné pri garančných prehliadkach vymeniť a servisné práce s tým súvisiace, hradí kupujúci (prvý majiteľ),
- bicykel predkladaný k reklamácií musí byť v nezmenenej farebnej kombinácii a reklamo-vaný rám nesmie byť predkladaný k reklamácií samostatne (demontovaný). Komponenty alebo komponentové zostavy, ak sú v priebehu používania bicykla menené, musia byť v súlade s pôvodnou špecifikáciou bicykla,
- predmetom predĺženej záruky je iba konštrukcia rámu, nie lak rámu,
- komponenty bicykla, ktoré je nutné následne vymeniť v dôsledku zmenených priemerov rúrok vymeneného rámu a servisné práce s tým súvisiace, hradí kupujúci (prvý majiteľ),
- predĺžená záruka sa nevťahuje na karbónové rámy a pri rámoch celoodpružených sa predĺžená záruka nevťahuje na zadnú tlmiacu jednotku, ani na žiadne pohyblivé uloženia rámov (vahadlo, čapy).

Nevyhnutným predpokladom pre vznik práva z predĺženej záruky na rám bicykla je to, že všetky vyššie uvedené podmienky budú splnené bezo zvyšku. V prípade, že ktorákoľvek z vyššie uvedených podmienok nebude splnená, a to hoci len čiastočne, práva z predĺženej záruky na rám bicykla nevzniknú.



Výrobca sa zaručuje, že v priebehu plynutia predĺženej záručnej doby, vymení na svoje náklady rám bicykla, ktorého príčinou vady je materiálová alebo výrobná chyba. Výrobca výslovne prehlasuje, že v priebehu predĺženej záručnej doby kupujúcemu – vyššie uvedenému prvému majiteľovi bicykla - žiadne iné práva, než nárok na výmenu rámu bicykla, za podmienok definovaných v tomto záručnom liste v kapitole „Predĺžená záruka na rám bicykla“, nevzniknú a výrobca žiadne iné práva predĺženou zárukou neposkytuje.

Z dôvodu obmedzenej dostupnosti pôvodného modelu reklamovaného rámu môže byť doba dodania nového rámu dlhšia ako 30 dní, pričom sa výrobca zaväzuje, že bude podľa jeho možností najkratšia možná. Výrobca si vyhradzuje právo dodať rám z aktuálnej produkcie s podobnými technickými parametrami v rovnakej kvalite, ale nie rovnakej farby.

Kontaktnou osobou pre uplatňovanie predĺženej záruky je predajca bicykla – predajca je oprávnený rozhodnúť, či bude reklamácia uznaná a ako bude vybavená.

Táto nadštandardná predĺžená záručná doba je dobrovoľným aktom spoločnosti KELLYS BICYCLES s.r.o. a nevzťahujú sa na ňu ustanovenia Občianskeho zákonníka ani iných všeobecne platných právnych predpisov, ale platia pre ňu výlučne podmienky uvedené v tomto záručnom liste, v kapitole „Predĺžená záruka na rám bicykla“.

Práva z predĺženej záruky na rám bicykla zaniknú, ak nebudú uplatnené po dobu vyššie definovanej predĺženej záručnej doby.



Tisztelt Vásárlónk,
köszönjük, hogy éppen a KELLYS kerékpárt választotta. Hogy elégedett legyen kerékpárunkkal és biztonságosan tudja használni, kérem olvassa el a következő használati utasítást. Hozzásegíti kerékpárja megismeréséhez. Az eladó, aki Önnek ezt a kerékpárt eladta, biztosítani fogja az Ön számára a kerékpár ellenőrzéseit és javításait is a jótállási idő alatt.

▲ FIGYELMEZTETÉS

A kerékpár a 6/1990 (IV.12.) KÖHÉM sz. rendelet 116.§ (1) Előírásai alapján kizárólag a kötelezően előírt tartozékok felszerelése után vehet részt a közúti forgalomban!

HASZNÁLAT

A kerékpárt nyilvános közutakon, jó minőségű aszfalt utakon és könnyebb terepben, földes utakon használhatja. Amennyiben közutakon szeretné használni de kerékpárja nem rendelkezik a megfelelő világítással és prizákkal, szüksége lesz az Ön országában érvényes előírások szerint utólagosan felszerelni ezeket.

▲ FONTOS FIGYELMEZTETÉS

Helytelen használat esetén súlyos baleset, halálestet, anyagi vagy egyéb kár veszélyének kockázata áll fenn!

Amennyiben kerékpárját Shimano Di2 rendszerrel rendelkezik, muszaki információkat a www.si.shimano.com Shimano weboldalán találhatja.

NYEREG ÉS A KORMÁNY BEÁLLÍTÁSA

A kerékpár valamennyi működő részét a gyártó állítja be és az eladó ellenőrzi, ezért rögtön használhatja, amint megveszi. A kerékpáron csak a nyerges és a kormányt kell beállítani a használat megkezdése előtt. A nyerges és a kormányt úgy állítsa be, hogy maximális kényelmet nyújtson Önnek, egyúttal pedig biztonságosan használhassa a kerékpár fékrendszerét és irányító elemeit.

NYEREGMAGASSÁG BEÁLLÍTÁSA

Úljón a kerékpárra, a hajtóműt állítsa a legalacsonyabb pozícióba. A lábát helyezze a pedálra úgy, hogy a láb sarka támaszkodjon a pedálra. A megfelelő nyeregmagasságnál a láb kiegyenesedik, térdben enyhén meghajolva. Amennyiben a nyereg túl magas van, túlterhelheti a hát és lábizmait. Alacsonyan állított nyeregnél túlzottan terheli a térd és combizmokat.

▲ FIGYELMEZTETÉS

Az ülés talajszintre merőlegesen mért minimális magassága 635 mm.

A NYEREG POZICIONÁLÁSA

A nyereg legmegfelelőbb pozíciója a földdel vízszintes pozíció. Próbáljon ki több pozíciót, és válassza

ki az Önnek legmegfelelőbbet. A nyereg előre, közelebb a kormányhoz, vagy a kormánytól távolabb állítható. A nyereg szögét és az eltoltsát a nyeregszorítócsavar segítségével állíthatja. Lazítsa ki a rögzítőcsavart, a nyergeset tolja előre vagy hátra, állítsa be a megfelelő pozíciót és rögzítse a csavart. Ellenőrizze a csavar megfelelő rögzítését.

▲ FONTOS FIGYELMEZTETÉS

A nyeregcsőn jelzés található, amely jelöli a nyeregcső minimális elhelyezését a vázban, ezt a jelet nem szabadna látni. Soha ne húzza ki a nyeregcsövet e jelzés fölé! A nyeregcső szorítóbilincs csavarját rögzítse úgy, hogy a nyeregcső ne tudjon mozogni a vázban. A gyorsrögzítőt csak a kinyitni (OPEN), vagy bezárni (CLOSE) helyzetet mutató nyíl irányába mozgassa. A lezárt gyorsrögzítőt ne forgassa, mert megkárosodhat!

▲ FIGYELMEZTETÉS

A NOID 70 és NOID 90 kerékpárok, vagy a további NOID megnevezésű modellek esetében a nyeregcsőnek a vázba való behelyezése minimális mélysége 100 mm. A nyeregcső kihúzásának maximális megengedett hossza 110 mm.

Ajánlott nyeregcső rögzítési erők:

M4 nyeregcső rögzítő csavar karbon kompozitból készült váznál	4,5 Nm
M5 nyeregcső rögzítő csavar aluöntvényből készült váznál	6 Nm
M8 nyeregcső rögzítő csavar aluöntvényből készült váznál	25 Nm

Ajánlott nyeregcső csavar rögzítési erők:

M5 nyeregcső csavar	10 - 12 Nm
M6 nyeregcső csavar	12 - 15 Nm
M8 nyeregcső csavar	20 - 25 Nm

KORMÁNYSZÁR ÉS KORMÁNY

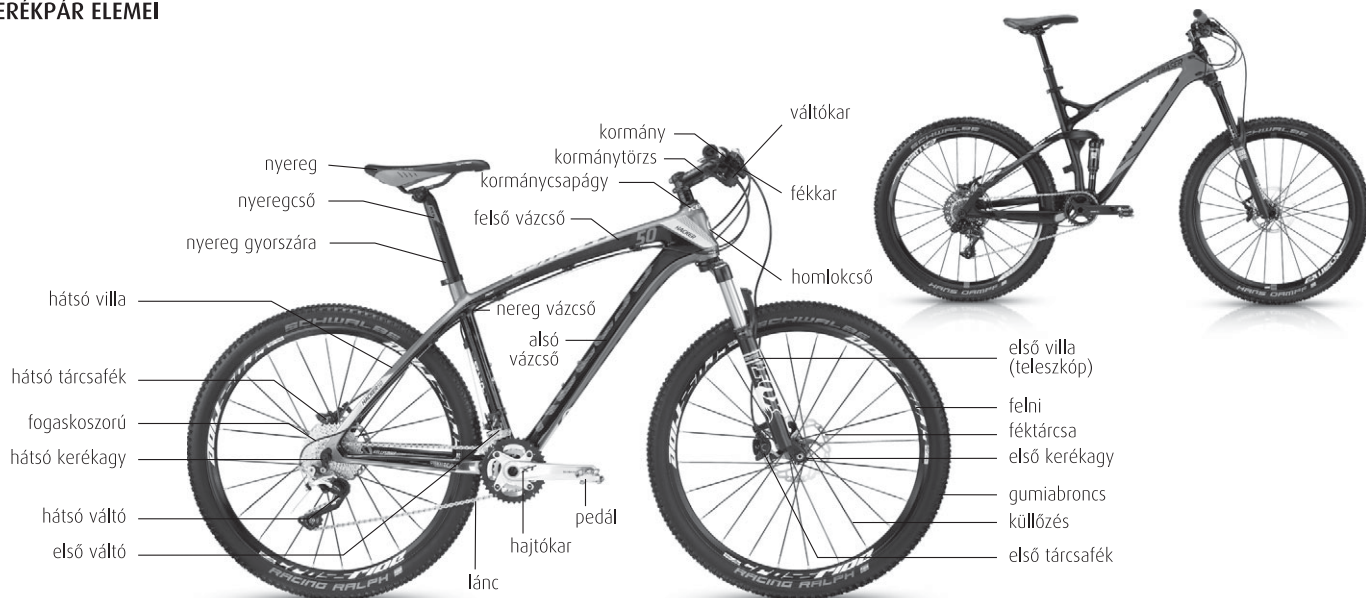
MENETNÉLKÜLI KORMÁNYSZÁR (A-HEAD)

Ez a kormányzár típus a villa nyakára van szerelve és 2 imbuzscsavarral van rögzítve. A kormányzár magasságát alátétekkel-gyűrűkkel, melyek a kormányzár és kormánycsapág között helyezkednek el lehet változtatni, vagy más dőlésszögű kormányzár cseréjével megoldható. Az a-head kormányzárral a kormánycsapág szabad mozgását lehet állítani.

Lazítsa ki a 2 imbuzscsavart a kormányzáron és ugyanúgy a kormányzár tetején található állítócsavart. E felső csavar állításával a kormánycsapág megfelelő szabad mozgását állíthatja be, figyelve arra, hogy a kormánycsapág könnyen mozogjon, de viszont ne ketyogjon. Amennyiben a beállítás megfelelő, rögzítse a kormányzáron található 2 imbuzscsavart is.



KERÉKPÁR ELEMEI



**Ajánlott rögzítési erők:**

M4 kormányzárrögzítő csavar	5 Nm*
M5 kormányzárrögzítő csavar	5 Nm*
M4 kormányt rögzítő csavar	5 Nm*

*Kérem tartsa be ezeket az ajánlott értékeket, az esetleges változtatás a terméken jelölve van.

MENETES KORMÁNYSZÁR

Ez a kormányzár típus hosszú csavarral, végén kónusz alakú anyával van rögzítve a villában. A kormányzár magasságának változtatásához lazítsa ki a csavart és forgassa el kormányzárt oldalra. Amennyiben a kormányzár nem lazul ki, üssön a csavarra gumikalapáccsal.

▲ FONTOS FIGYELMEZTETÉS

A kormányzáron jelzés található, mely jelöli a kormányzár minimális elhelyezését a villában, ezt a jelet nem szabadna látni. Soha ne húzza ki a kormányzárt e jelzés fölé!

Ajánlott rögzítési erők:

M5 kormányzárrögzítő csavar	20 Nm*
M5 kormányrögzítő csavar	20 Nm*

*Kérem tartsa be ezeket az ajánlott értékeket, az esetleges változtatás a terméken jelölve van.

KERÉKPÁR KARBANTARTÁSA

Hogy kerékpárja megbízhatóan teljesíthesse funkcióját, szeretnénk Önnek megemlíteni, hogy ehhez bizonyos karbantartásra is szüksége lesz. Rendszeresen ellenőrizze, hogy az anyák és csavarok kellőképpen be vannak-e húzva.

Használat, karbantartás vagy más kezelés közben ne nyúljon a kerékpár mozgó részeihez, mint például a kerekekhez, lánchoz, féktárcsákhoz, tengelyfogaskerekekhez és váltókhoz, a váltó görgőkhöz, forgattyúkhöz, palástokhoz, stb. Sérülésre kerülhet sor. Szintén ne nyúljon a lőkéscsillapító és a fékkengyelek húrjaihoz, zúzódnak, megvágás vagy egyéb sérülés veszélye áll fenn. A kerékpár használata, karbantartása vagy más kezelése közben számoljon ezzel a specifikus kockázattal.

HAJTÓKAR ÉS A PEDÁLOK

Az első kb. 20 km megtétele után ellenőrizze a hajtóműtengely két végén a porvédő sapka alatt lévő rögzítőcsavart. Szükség esetén húzza meg.

▲ FONTOS FIGYELMEZTETÉS

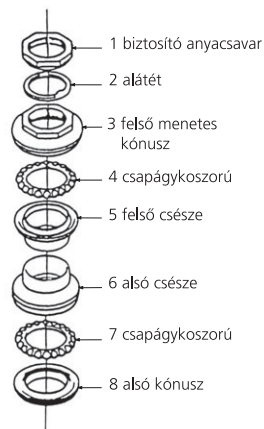
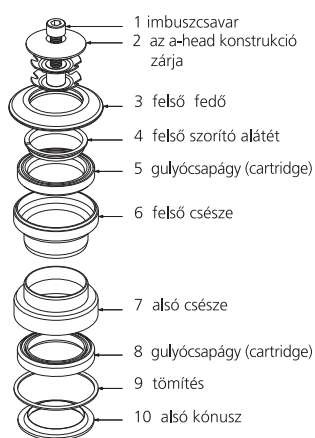
Amennyiben elhanyagoljuk a hajtókarok behúzását a középtengely négyszögletű részéhez, a hajtókarok fokozatosan meglazulnak és annyira károsodnak, hogy nem lehet őket megjavítani. A hibát csak a hajtókarok cseréjével lehet kijavítani. A hajtókarok esetleges leszerelését és cseréjét bízva szakemberre - kerékpár szervizre. A pedálokat szilárdan

a hajtókarokhoz kell erősíteni, tehát egészen tövig be kell húzni úgy, hogy a pedál tengelye a hajtókarra támaszkodjon. A pedálok behúzását rendszeresen ellenőrizze. Ellenkező esetben a pedál tengelye meglazul a hajtókar menetében és a menet fokozatosan károsodik. Az ilyen hibákat nem ismerjük el az esetleges reklamációs eljárás folyamán!

PEDÁLOK FELSZERELÉSE

A pedálok általában R betűvel - jobb pedál - és L betűvel - bal pedál - vannak megjelölve mindkét pedáltengelyen.

1. Szerelés előtt tisztítsa ki a pedálok és a hajtókarok meneteit, és kenje be őket.
2. Csavarja be jobb felé mozgatva a jobb pedált (R) a jobb hajtókar menetébe (váltókkal ellátott hajtókar).

MENETES KORMÁNYCSAPÁGY**A-HEAD (MENETNÉLKÜLI) KORMÁNYCSAPÁGY**



3. Csavarja be bal felé mozgatva a bal pedált (L) a bal hajtókar menetébe.
4. Erőteljesen húzza be 15-ös kulcs segítségével. Győződjön meg róla, hogy a pedál tengelye az elhelyezés után az hajtókarra támaszkodik-e.

▲ FIGYELMEZTETÉS

Patentos és klipszes pedálok hatékonyabb erőátvitelt és nagyobb stabilitást nyújtanak a kerékpározás közben. A pedálok használatához némi tapasztalat szükséges, ezért a pedálok első használata előtt biztonságos helyen próbálja ki a pedálok ki és bekapcsolását.

HAJTÓCSAPÁGYHÁZ

A hajtócsapágnak sűrűlódás és kilengés nélkül kell forognia. Rendszeresen ellenőrizze, hogy a mindkét csésze szilárdan be van-e húzva a vázba, és hogy a csapágyak kellőképpen be vannak-e kenve.

KORMÁNYCSAPÁGY

A kormánycsapágyat kellőképpen be kell húzni, az egyes részeknek megfelelően kell egymáshoz kapcsolódnuk. Ha a kormánycsapágnak kilengése van, a következőképpen járjon el:

1. Fogja meg a felső kónuszt (3) és lazítsa ki a biztosító anyacsavart (1) megfelelő kulccsal,
2. Húzza be a felső kónuszt úgy, hogy a kerékagynak ne legyen kilengése, és a kerékvilla könnyen forogjon.
3. Újra fogja meg a felső kónuszt, és a biztosító anyacsavar behúzásával biztosítsa be a csapágyat.

▲ FIGYELMEZTETÉS

A kerékpár minden egyes használata előtt győződjön meg róla, hogy a kerékvilla könnyen, de kilengés nélkül mozog-e.

A-HEAD (MENETNÉLKÜLI) KORMÁNYCSAPÁGY

A kormánycsapágyat kellőképpen be kell húzni, az egyes részeknek megfelelően kell egymáshoz kapcsolódnuk. A kerékpár minden egyes használata előtt győződjön meg róla, hogy a kerékvilla könnyen, de kilengés nélkül mozog-e. Ha a kormánycsapágnak kilengése van, a következőképpen járjon el:

- lazítsa ki a kormányzár 2 imbusz csavarját melyek rögzítik a villát és a kormányzárát, és a kormánycsapágy csavarját (1)
 - e csavar ki vagy becsavarásával beállítja a villa könnyű és kilengésmentes mozgását.
 - állítsa a kormányzár menetirányba és 2 imbuszcsavarral rögzítse.
- A végleges rögzítés előtt ellenőrizze:
- a kormánycsapág megfelelő illesztését
 - a villanyak megfelelő elhelyezését a kormánycsapágyban

▲ FIGYELMEZTETÉS

A kerékpár minden egyes használata előtt ellenőrizze kormányzáron található imbuszcsavarok megfelelő rögzítését. A kormánycsapágy megfelelő működése érdekében (a kerékpározás gyakoriságától függően) szükséges rendszeresen kenni a megfelelő kenőszírral. A kormánycsapágy szét- és összeszerelése bizonyos tapasztalatot igényel – ezért a kormánycsapágy kenésével forduljon a legközelebbi szakszervízhez.

VÁLTÓ RENDSZER

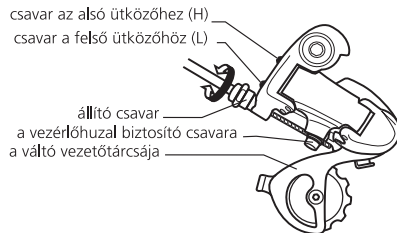
A váltó rendszer a váltókarok (forgatható markolatváltók), vezérhuzal, első és hátsó váltók, hajtómű fogaskoszorú, hátsó agy fogaskerekeiből és a láncból áll. Gyárilag van beállítva, ezért a rendszerbe feleslegesen ne avatkozzon be! Sebességet csak előre való haladás közben váltson. Sohase váltson sebességet erőszakkal! A sebességváltó működőképessége főleg a vezérhuzal könnyű mozgásától függ a védőburkaiban - bowden, és a sebességváltó rendszerben (fogaskerekek, sebességváltók, lánc). A vezérlő rendszert tartsa tisztán, a huzalokat teflontartalmú olajjal kenje, mely véd a rozsdától, biztosítja a könnyű működést és hosszú élettartamot biztosít.

HÁTSÓ VÁLTÓ

A hátsó váltó váltja a láncot a hátsó fogaskoszorún és így változtatja a váltási arányt a hajtómű lánckerekei és a fogaskoszorú között.

Használat közben a váltórendszer széthangelődhet, szükség esetén újra be kell állítani, esetleg hangolni:

HÁTSÓ VÁLTÓ



• AZ ALSÓ ÜTŐKÖZÉSI HATÁR BEÁLLÍTÁSA

Váltson úgy, hogy a lánc a legkisebb lánckeréken legyen. A (H) jelzésű csavar csavarásával a váltó vezetőkereket a legkisebb lánckerék külső pereméhez állítsa

**• A FELSŐ ÜTKÖZÉSI HATÁR BEÁLLÍTÁSA**

Váltson a legnagyobb lánckerékre. A (L) jelzésű csavar csavarásával a váltó vezető kerekét a legnagyobb lánckerék középre állítsa. Próbálja ki a váltó működését az összes fokozaton.

• A VÁLTÓ HANGOLÁSA

Emelje fel a hátsó kereket és hajtja a hajtóművet. A váltó állítócsavarjával csavarjon addig, amíg a váltás folyamatossá és zajtalaná nem válik.

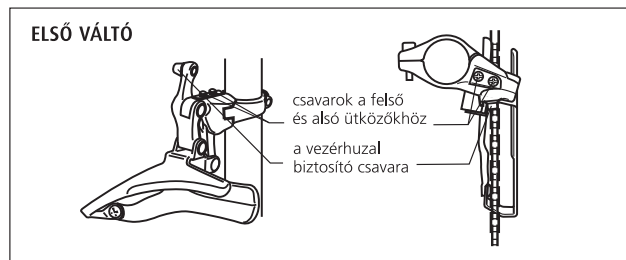
▲ FONTOS FIGYELMEZTÉS

Használat előtt ellenőrizze a váltó ütközési határainak beállítását. A felső ütközési határ nem megfelelő beállítását követően a váltó beleütközhet a küllőkbe, ez komoly baleset lehet.

ELSŐ VÁLTÓ

Az első váltó váltja a láncot az első láncrántányéron. A megfelelő működése érdekében a váltó párhuzamosan álljon a lánckerékkel szembe.

Használat közben a váltórendszer széthangelődhet, szükség esetén újra be kell állítani, esetleg hangolni:

**• AZ ALSÓ ÜTKÖZÉSI HATÁR BEÁLLÍTÁSA**

Amennyiben a lánc rendszeresen leesik a legkisebb lánckerékről - a váltó vezetője túl közel van a vázhoz. Az alsó határt szabályozó csavart csavarja jobbra.

• A FELSŐ ÜTKÖZÉSI HATÁR BEÁLLÍTÁSA

Amennyiben a lánc rendszeresen leesik a legnagyobb lánckerékről - a váltó vezetője túl messze van a vázról. A felső határt szabályozó csavart csavarja jobbra. Próbálja ki a váltó működését az összes fokozaton.

• A VÁLTÓ HANGOLÁSA

A váltóhuzalnak kifeszítve kell lennie. Szorítócsavar kiengedése után a váltóhuzal kifeszíthető. Szorítócsavar rögzítése után ellenőrizze a váltó működését.

LÁNC

A lánc az erőátvitelre szolgál - a pedálokból a hátsó kerékre. Egyike kerékpárja legjobban terhelhet alkatrészeinek, ezért a karbantartás során szenteljen neki nagyobb figyelmet. A megfelelő láncfeszítést a hátsó váltó biztosítja. Rendszeresen tisztítsa meg a mechanikus szennyeződéstől, mint amilyen a por vagy a sár, és kenje át olyan kenőanyaggal, ami nem vonza magához a port és más szennyeződések - így meghosszabbítja a lánc élettartamát. A lánc kenéséhez teflontartalmú olajat használjon - a megfelelő olajat kérje a kereskedőtől. Használat során a lánc folyamatosan hosszabbodik. Elhasználódott vagy hibás lánc rongálhatja a fogaskoszorút és a láncrántányért. Amennyiben kerékpárját rendszeresen rossz időjárási viszonyok között használja, főleg nedves és sáros utakon, kb. 1000 km után szükséges a láncot újra cserélni. Másféppen szükségessé válik a fogaskerekek cseréje, rosszabb esetben a hajtómű cseréje is.

FÉKRENDSZER

A fékrendszer, amely fékkarokból, huzalokból és bowdenokból, első és hátsó fékpofákból, fékgumikból áll, az Ön kerékpárjának egyik legfontosabb alkatrésze. A jobb fékkar a hátsó fékpofát irányítja, a bal fékkar az első fékpofát. A kontrafékkel felszerelt kerékpárnál a fékezést a pedál ellenkező irányban való mozdításával éri el. (hátra) A fékeket a gyártó állítja be, ezért ha nem szükséges, ne avatkozzon be a fékrendszerbe! Rendszeresen ellenőrizze a sűrítési felületek elhasználódását, a fékgumikat és felnit tartsa tisztán. Amennyiben meglazul a fékrendszer, újra be kell állítania, esetleg forduljon szakemberhez - szakszervízhez.

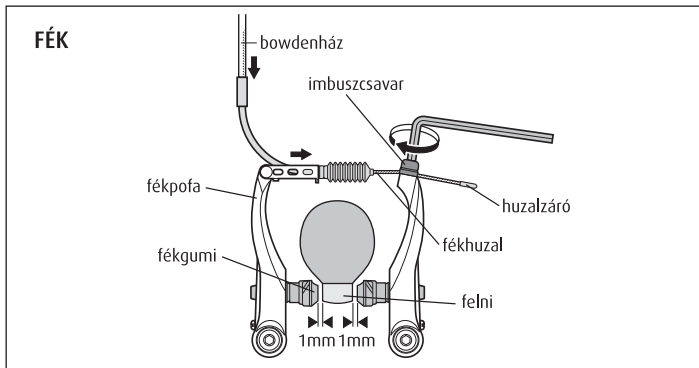
FÉKHUZALOK

A fékhuzalok megfelelő feszessége biztosítja fékrendszerének hatékony működését. A fékhuzalok állítására a fékkaron található állítócsavarok szolgálnak. A huzalokat és a bowdeneket kenje teflontartalmú olajjal, mely könnyű működést biztosít.

FÉKEK BEÁLLÍTÁSA

A fékgumiknak a V típusú fékeknél 1 mm távolságban kellene lenniük a felnitől.

1. Lazítsa ki a beállító csavar biztosító anyacsavarát a fékkaron. Amennyiben szükségessé válik a fékgumit közelebb hozni a felnihez, az állító csavart forgassa bal felé - kifelé a menetből. Biztosítsa be a biztosító anyacsavarral.
2. Ha a fékhuzal túlságosan laza, az állító csavart forgassa a fékkaron jobb felé - befelé a menetbe. A huzalt feszítse meg úgy, hogy a fékgumik a megfelelő helyzetbe kerüljenek a kerékbronzcsal szemben. A fékpofán levő csavart tövig húzza be és ellenőrizze a fék beállítását.



▲ FIGYELMEZTETÉS

A fékgumiknak nem szabad a gumiabroncsokhoz érniük - mert ez a gumiabroncs kopását okozná! Ellenőrizze elhasználódásukat, és ha szükséges, cserélje ki őket. Elhasználódott fékgumikat cserélje ki eredetivel megegyező típusra.

▲ FONTOS FIGYELMEZTETÉS

Nedves felületen kerékpárja féktávolsága meghosszabodik! Minden egyes út előtt győződjön meg róla, hogy kerékpárja fékrendszere teljes mértékben működőképes.

TÁRCSAFÉKEK

A kerékpárja tárcsafékeit már a gyárban beállítottuk és ellenőriztük, így a kerékpárját azonnal használhatja.

A TÁRCSAFÉK FÉKKARJAI BEÁLLÍTÁSA A KORMÁNYON

Ahhoz, hogy a fékek használata kényelmes és biztonságos legyen, a fékkarok pozícióját a következőképpen állíthatja be:

1. Lazítsa ki a csavarokat a féktartó bilincsen
2. Állítsa be a megfelelő fékkarpozíciót. Rögzítse a féktartó bilincs csavarjait.

A FÉKKAR – KORMÁNY TÁVOLSÁGA BEÁLLÍTÁSA

A fékkar-kormány távolság állító csavarját a fékkar belsejében találhatja. A megfelelő távolságot a fékkar típusától függően állítsa be:

- imbuszcsonvarral, mely a fékkar belsejében található, vagy
 - állítócsavarral, mely a fékkar része (a kivitele a gyártótól és a típustól függ)
- A csavar csavarásával a távolság növekedik, vagy fordított csavarással csökken.

A TÁRCSAFÉKEK KARBANTARTÁSA

Amennyiben nem rendelkezik megfelelő tapasztalattal és szerszámokkal, kérem forduljon a szakszervizhez. Szakszerűtlen beavatkozás a fékhatás csökkentéséhez, vagy a fékek meghibásodásához vezethet.

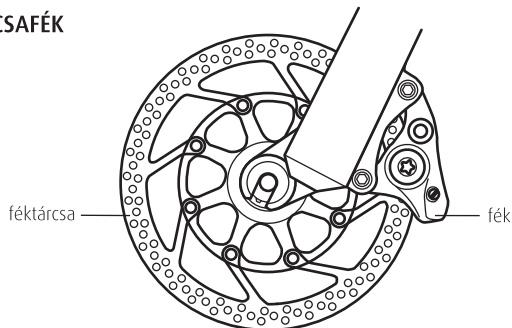
FÉKTÁRCSA

Rendszeresen ellenőrizze a féktárcsa állapotát. A fékezés hatására a féktárcsa elhasználódik és nem kívánt karcok jelenkezhetnek rajta. Az elhasználódott féktárcsát cserélje ki újra.

▲ FIGYELMEZTETÉS

A fékezés hatására a féktárcsa felforrósodik, ezért kerékpározás után ügyeljen arra, hogy a keze ne érintkezzen a tárcsákkal – megégetheti magát!

TÁRCSAFÉK





FÉKBETÉTEK

A fékezés hatására a fékbetétek elhasználódnak és a fékhatás csökken. Amennyiben a fékek zajossá válnak, vagy a fékerőcsökkenését észleli, ezt jelentheti, hogy a fékbetétek elhasználódtak és cseréire szorulnak. A megfelelő fékbetét kiválasztásakor forduljon a márkakereskedőhöz.

A FÉKFOLYADÉK CSERÉJE

Amennyiben a hidraulikus rendszerbe levegő kerül, ez a fékhatás csökkenéséhez vezethet. Ebben az esetben a fékeket légteleníteni, a hiányzó fékfolyadékot pedig pótolni kell.

▲ FIGYELMEZTETÉS

A fékek hidraulikus rendszere hagyományos fékolajat, vagy minerais olajat tartalmaz. Ezt a két fékfolyadék típust tilos egymással keverni. A fékfolyadék utántöltéséhez csak a gyártó által előírt folyadékot szabad használni! A fékfolyadék cseréjét vagy utántöltését bízza a szakszervizre..

A FÉKEK TISZTÍTÁSA

A féktárcsát, fékeket és a fékbetétet tartsa tisztán. Amennyiben a fékrendszert olaj vagy más kenőanyag éri, a féktárcsát azonnal zsírtalanítsa (pl. benzinnel), amennyiben a fékbetétek felületét fékfolyadék éri, azonnal cserélje ki újrat!

▲ FONTOS FIGYELMEZTETÉS

1. A kerékpár használata előtt ellenőrizze a fékrendszer tökéletes működését. A fékkar többszöri lenyomásával győződjön meg arról, hogy a fékrendszer működik.
2. Rendszeresen ellenőrizze az összes csavar rögzítését. A csavarok kilazulása a fékrendszer hibás működéséhez vezethet.
3. A féktárcsa a fékezés hatására felforrósodik. Soha ne érintse meg a féktárcsát közvetlenül a használat után, megégetheti magát!
4. Tanulja meg a tárcsafékek megfelelő használatát. Az első fékkel történő túlzott fékezés balesetet okozhat. A fékek nem megfelelő használata vagy karbantartás elhanyagolása komoly sérüléseket okozhat.

AZ ELSŐ ÉS HÁTSÓ KERÉK

Használat előtt mindig ellenőrizze, hogy a kerék biztonságosan be van-e biztosítva, tehát, hogy a gyorsrögzítő állítókarja bezárni (CLOSE) helyzetben van-e. A kerék vázhoz vagy villához való rögzítésénél a következőképpen járjon el: A gyorsrögzítő mechanizmus tengelyét helyezze a kerékagyba. Ügyeljen a rugók helyes irányára (a rugók szélesebb vége kifelé, tehát az anya/kar felé irányuljon. A keskeny végek egymás felé irányuljanak). A gyorsrögzítő mechanizmus tengelyét csavarozza a rögzítő anyához az óramutató járásával megegyező irányban. A gyorsrögzítő rendszer lehetővé teszi a kerék gyors és szerszám nélküli ki és beszerelését. Használat előtt mindig ellenőrizze, hogy a kerék középén

fut- e. A gyorsrögzítő kar csavaranyáját csavarja be annyira, hogy a gyorsrögzítő kar bezárásánál ellenállást érezzen. A gyorsrögzítő megfelelő működésekor a villa mindkét vége fixálva van a tengelyen. **A gyorsrögzítő állítókarát csak oldalra fordítsa, vagy kinyitva (OPEN), vagy bezárni (CLOSE) helyzetekbe. Semmilyen körülmények közt se forgassa a gyorsrögzítőt, mivel megkárosíthatja!**

Ha az Ön kerékpárja kerekei a kerékvillában, vagy a vázban zárt anyacsavarral vannak ellátva, biztonsági okokból szükséges ezeket a csavarokat kellőképpen behúzni.

Ajánlott rögzítési erők

M10 kerékrögzítő csavar

30 - 40 Nm

A kerékagyakat rendszeresen ellenőrizze, főleg ha nedves időszakban, sáros utakon használja a kerékpárt. A kerékagy tengelyének sűrűlódás és kilengés nélkül kellene mozognia. Amennyiben ez nincs így a kónuszok és a tengely biztosító anyacsavarainak beállítása után sem, a kerékagyat szét kell szedni, ki kell tisztítani a golyók futópályáját, valamint magukat a golyókat is, be kell őket kenni megfelelő kenőanyaggal, majd vissza kell helyezni a kerékagyat a helyére és be kell állítani. Amennyiben nem rendelkezik tapasztalattal a kerékagyak szerelése terén, tekintettel az ilyen feladatok összetettségére, ajánljuk Önnek, hogy forduljon szakemberhez - kerékpár szervizhez.

ABRONCSOK

Használat előtt ellenőrizze, hogy a kerék közepén fut- e és az abroncsok nem e rongálódtak meg. Használat során, esetleg nagyobb ütés után az abroncsok megjelenhetnek karcok vagy repedések. Ugyanúgy fékezéskor az abroncs oldalfalai elhasználódnak. Az abroncsok biztonsági rendszerrel vannak ellátva, mely jelzi az abroncs eldeformálódását. Az elhasználódás jele az abroncs meghajlott oldalfal, mely önkényes fékezést okozhat. A megrongált abroncs használata veszélyes - az abroncsot cserélje ki újrat!

GUMIABRONCSOK

Tartsa be az abroncsok ajánlott légnyomását, amely minden gumiabroncs oldalán fel van tüntetve. A nyomásegységek kiszámítása a feltüntetett gumiabroncsokon: 100kPa = 14,22 P.S.I. = 1 bar = 1 at. Defekt esetén a belső gumit cserélje újra – a méretét megtalálja a belső gumin, vagy a külső gumi oldalán.

VÁZ ÉS AZ ELSŐ VILLA

Rendszeresen ellenőrizze a vázat és a villát. A váz és a villa nagyobb ütés után megsérülhet, a sérült kerékpár használata balesethez vezethet!!

VÁZ ÉS VILLA KARBON KOMPOZITBÓL

A karbon kompozitból készült váz nagyobb szilárdságot, alacsony súlyt, nagyobb vibrációelnyelést és



így nagyobb komfortot és kiváló menettulajdonságokat biztosít. Ennek ellenére túlzott terhelésnél vagy ütésnél a szénszálak szerkezete rongálódhat - a váz elrepedhet.

▲ FONTOS FIGYELMEZTETÉS

Megfelelő használat közben a karbon vázak élettartama meghaladja a fémből készült vázak élettartamát. A vázat rendszeresen ellenőrizze, nagyobb figyelemmel az esetleges baleset vagy nagyobb ütés után. Amennyiben repedést észlel, a vázat tovább már ne használja! A karbonkompozit vázra történő alkatrész szerelése nagyobb figyelmet és odafigyelést igényel, főleg a nyeregcső és az első váltó szerelésénél. Tartsa be az ajánlott rögzítési erőket!

A karbon vázat sem a további elemeket ne tegye ki sem túl magas, sem pedig szélsőségesen alacsony hőmérsékleti hatáskörbe, mert az anyag szerkezeti változása, majd eltörése következhet be. A karbon sérülése nem feltétlenül látható, ezért javasoljuk, hogy a szélsőséges hőmérsékleti hatáskörbe, vagy jelentős ütésnek kitétt összes karbon elemet cserélje le annak ellenére, hogy a károsodás nem látható.

Ajánlott rögzítési erők a karbon kompozitból készült komponenseknél:

M4 nyeregcsőszorító csavar	4,5 Nm
M5 első váltó rögzítő csavar	6 Nm

▲ FIGYELMEZTETÉS

A nyeregcső szorítócsavarját rögzítse úgy, hogy a nyeregcső ne tudjon mozogni a vázban. Amennyiben a csavart ajánlott rögzítési erővel rögzítette és a nyeregcső így is mozog a vázban, használjon speciális karbonkomponensekhez gyártott szerelőpasztát, mely felületi sűrűdésnövelő mikrogranulátumot tartalmaz és 30% alacsonyabb rögzítőerő csökkenést engedélyez, és így csökkenti a karbonkompozit alkatrészek rongálódási lehetőségét. Amennyiben a kerékpár karbantartásához szerelőállványt használ, a kerékpár soha ne rögzítse a vázra - a karbonkompozit váz elrepedhet.

Amennyiben a szervizbeavatkozás speciális szerszám használatát igényel, forduljon kérem a legközelebbi szakszervizhez.

TELESZKÓPOS VILLA

Amennyiben az Ön kerékpárját első teleszkóppal szerelték, abban az esetben az eljárás a következők:

RUGÓZÁS KEMÉNYSÉGÉNEK BEÁLLÍTÁSA

1. RUGÓS TELESZKÓP

Az állítóegységet a villa jobb felső oldalán találja. A rugózást záró (Lockout) rendszerrel ellátott villánál az állítóegységet a villa bal oldalán találja. Az állítóegység óramutató irányában történő csavarásával a villa rugózása keményebb, az állító egység az óramutatóval ellentétes csavarásával a villa rugózása puhábbá válik.

2. LEVEGŐS TELESZKÓP

A levegős teleszkópnál a villa keménysége a levegőkamra nyomásának változtatásával állítható. A levegőtöltő szelep a villa bal felső oldalán található.

▲ FIGYELMEZTETÉS

A villa gyárilag be van állítva és eladó által ellenőrizve van. A villa levegőnyomásának beállítására speciális magasnyomású pumпасzükséges. A teleszkópos villák megfelelő beállítását tapasztalhat és speciális szerszámot igényelhet. Ezért a villa megfelelő beállításához kérem forduljon a legközelebbi szakszervizhez.

A VILLA RUGÓZÁSÁNAK ZÁRÁSA (LOCKOUT)

Némelyik villát hidraulikus zárható rugózási rendszerrel szerelnek. A villa rugózását lezárhatja és minimalizálhatja a dombnak felfelé pedálozaskor a villa felesleges mozgását, ez effektívebb erőt vitelt biztosít. Az állítóegység a villa jobb felső oldalán található. A villa zárását Lockout feliratú karral vezérelheti. Az állítóegység óramutatóval megegyező irányával történő csavarással a villa lezár, az állító egység az óramutató ellentétes csavarásával a villa normál módban működik.

VILLA RUGÓZÁSÁNAK TÁVVEZÉRLÉSŰ ZÁRÁSA (REMOTE LOCKOUT)

Lehetővé teszi a kerékpárja kormányán található vezérlő karok segítségével a villa zárását. A vezérlőkar lefelé történő benyomásával a Lockout aktiválódik és lezárja a villát, az oldalsó kar megnyomásával a Lockout kikapcsol és a villa normál módban dolgozik.

▲ FONTOS FIGYELMEZTETÉS

A villát zárt állapotban csak könnyebb terepen, vagy aszfalt utakon használja. Nehezebb terepen csak normál, nem lezárt módban használja!

VISSZAÚT CSILLAPÍTÁS (REBOUND)

A villán a visszaút csillapítása állítható - amilyen gyorsan visszaáll a villa az összenyomás után az eredeti pozícióba. A kezelési szerek a villa jobb alsó oldalán találhatóak. Az állítóegység óramutató irányában történő csavarásával (lentől nézve) a villa lassabban áll vissza az eredeti pozíciójába (a villán + jellel jelölve). Az állító egység óramutatóval ellentétes csavarásával (a villán - jellel jelölve) a villa visszaállása gyorsabb. A villát állítsa be úgy, hogy kerékpározásnál a villa visszaállása minél gyorsabb legyen, de a villa ne „koppanjon”

VILLA KARBANTARTÁSA

TISZTÍTÁS / KENÉS - a villa teljes mértékű működésének megőrzése érdekében nagyon fontos a rendszeres karbantartás, főleg a villa sűrűdési felületek karbantartása. A porvédőknek nem szabad sérülniük lennie. A villát tartsa tisztán, a port, vagy nedvességet rendszeresen tisztítsa finom törőruhával es kenje át kenőzsírral. A villa külső tisztítására használjon finom kefést és szappanoldatot. Ügyeljen arra,



hogy tisztítás közben ne kerüljön víz a villába. A villa tisztítására soha ne használjon magasnyomású tisztító berendezést. A nedvesség és szennyeződések rossz hatással vannak a villa működésére, és csökkentik a villa élettartamát, ezért az esetleges nedvességet szárítsa ki.

A villa tökéletes működésének megőrzése érdekében tartsa be a következő utasításokat:

- Kerékpározás után a villát tisztítsa meg a portól, nedvességtől vagy sártól.
- Minden 25 óra használat után (vagy extrém körülmények közti használat után - mint sár, nedves homok):
 1. A porvédőket kenje át teflonos olajjal.
 2. Ellenőrizze az összes csavar megfelelő rögzítését.
 3. Ellenőrizze nem-e sérült a villa valamelyik alkatrésze. Amennyiben sérült, vagy elhasználódott alkatrészt észlel, cserélje ki eredeti alkatrészeire. A sérült villát semmiképp ne használja!
- Minden 50 óra használat után - ajánljuk a villa szervizelését szakszervizben (SZERVIZ 1)
- Minden 100 óra használat után - ajánljuk a villa szervizelését szakszervizben (SZERVIZ 2)

SZERVIZ 1 – ajánlott szerviz művelet: villa működésének ellenőrzése, villa tisztítása, kezelőszervek és huzalok kenése, levegő nyomásának ellenőrzése, csavarok ellenőrzése, esetleges sérült részek ellenőrzése.

SZERVIZ 2 – ajánlott szerviz művelet: SZERVIZ 1 + a villa szétszerelése, minden alkatrész kitisztítása, porvédők és olajgyűrűk kenése, levegőrendszer tömitéseinek és a szelep ellenőrzése, csavarok ellenőrzése.

▲ FIGYELMEZTETÉS

A villa kenéséhez használjon teflonos olajat és teflon tartalmú kenőzsírokat. **Ne használjon lítiumot tartalmazó kenőzsírokat, ezek károsíthatják a villa némelyik belső alkatrészét. Amennyiben valamelyik szerelési folyamathoz speciális szerszám szükséges, kérem forduljon szakszervizben.**

HÁTSÓ RUGÓSTAG

Amennyiben az Ön kerékpárját hátsó rugóstaggal szerelték, a következőképpen járjon el:

RUGÓSTAG KEMÉNYSÉGÉNEK BEÁLLÍTÁSA

A levegős rugóstagnál a rugóstag keménysége a levegőkamra nyomásának változtatásával állítható.

▲ FIGYELMEZTETÉS

A rugóstag gyárilag be van állítva és eladó által ellenőrizve van. A rugóstag levegőnyomásának beállítására speciális magasnyomású pumpa szükséges. A rugóstagok megfelelő beállítása tapasztalatot és speciális szerszámot igényelhet. Ezért a rugóstag megfelelő beállításához kérem forduljon a legközelebbi szakszervizhez.

RUGÓSTAG ZÁRÁSA (LOCKOUT)

A Lockout funkció engedélyezi a rugóstag lezárását, ezzel elérhető az effektív pedálozás a dombnak felfelé kerékpározásnál.

Beállítás: A Lockout funkciót kék vezérlőkar elmozdításával állíthatja 2 pozícióban: CLOSE - a rugóstag zárva van / OPEN - rugóstag normál módban működik..

▲ FIGYELMEZTETÉS

Bekapcsolt Lockout hosszantartó használata rugóstag időelőtti elhasználódását okozhatja.

VISSZAÚT CSILLAPÍTÁS (REBOUND)

A rugóstagon a visszaút csillapítása állítható - amilyen gyorsan visszaáll a rugóstag az összenyomás után az eredeti pozíciójába.

Beállítás: Állító egység a rugóstag felső részén található, óramutató irányában történő csavarásával a rugóstag lassabban áll vissza az eredeti pozíciójába. Az állító egység az óramutató ellentétes csavarásával a rugóstag visszaállása gyorsabb.

▲ FONTOS FIGYELMEZTETÉS

Ne lépje túl a rugóstagon jelzett maximális nyomás értékét!

A rugóstagot soha ne szerelje szét! Olajfolyás vagy rendellenes zajok esetén ne használja a terméket, mert az további károsodásokat okozhat, balesetveszélyes, es azonnal forduljon szakszervizhez. Minden egyes kerékpározás előtt ellenőrizze a rugóstagot rögzítő csavarokat. A sáros terepen történő használat után a rugóstagot mindig tisztítsa meg a szennyeződéstől. A rugóstagot mossa le tiszta vízzel, ne használjon nagynyomású mosót!

RUGÓSTAG KARBANTARTÁSA:

Kerékpározás után a villát tisztítsa meg a portól, nedvességtől vagy sártól.

- Minden 25 óra használat után (vagy extrém körülmények közti használat után - mint sár, nedves homok):
 1. Porvédőket, becsúszószárat, és a rugóstag minden mozgó részét kenje át teflonos olajjal.
 2. Ellenőrizze nem-e sérült a rugóstag valamelyik alkatrésze. A sérült rugóstagot semmiképp ne használja!
- Minden 50 óra használat után - ajánljuk a rugóstag szervizelését szakszervizben

HÁTSÓ CSOMAGTARTÓ:

- Amennyiben a kerékpár váza poggyásztartó rögzítésére alkalmas nyílásokkal van ellátva, felszerelhető rá a hátsó poggyásztartó.
- Minden esetben az adott vázzal kompatibilis tartót/gyerekülést használjon.
- Tartsa be a tartó/gyerekülés gyártója utasításait, a tartót/gyerekülést ne terhelje túl.
- A kerékpárt soha ne terhelje túl. A kerékpáros, a kerékpár és a poggyász megengedett össztömege legfeljebb **110 kg**.



PÓTKOCSI/OLDALKOCSI SZERELÉSE

A Kellys kerékpárokat nem alakították speciálisan pótkocsi/oldalkocsi, ráakasztható kerékpár használatára. A fenti vagy hasonló tartozék alkalmazásánál tartsa magát a pótkocsi/oldalkocsi, ráakasztható kerékpár gyártója utasításaihoz.

▲ FONTOS FIGYELMEZTETÉS

Amennyiben kerékpárját közutakon szeretné használni csökkentett látási viszonyok közben, de a kerékpárja nem rendelkezik megfelelő világitással és prizmákkal, szüksége lesz az Ön országában érvényes előírások szerint utólagosan felszerelni ezeket.

Kerékpározás közben viseljen fejdő! A balesetek többsége főképp fejsérülést okoz. A fejdő vásárlásánál ügyeljen a fejdő megfelelő méretére, a fejdőnek megfelelően kell helyezkednie a fején, semmiképp nem szoríthat. Vásároljon fejdőt állítható rögzítőmechanizmussal, mellyel a fejdő tökéletesen illeszkedik a fejéhez.

A kerékpár hasznos tömege kerékpáros + csomagok együtt maximálisan 110 kg lehet. A 24"- kerékpár maximális súlya 50kg – kerékpárt, kerékpárost és csomagokat együttertve. Ne terhelje túl a kerékpárt!

▲ FIGYELMEZTETÉS

A kerékpár mechanikus részei nagy megterhelésnek vannak kitéve és idővel elhasználódnak. Különböző anyagok és részek különböző módon reagálhatnak az elhasználódásra. Amennyiben véget ér az alkatrész tervezett élettartama, ez az alkatrész véletlenül semmondhatja a szolgálatot és sérülést okozhat. Ezért bármilyen elszíneződés, repedés vagy karc a nagyon megterhelt részeknél jelzi, hogy véget ért az alkatrész élettartama és cseréje szorul.

A KELLYS minden kerékpárját megfelelő UV védelemmel kezeli, így biztosítja a lehető legmagasabb színállóságot. Az UV védelmet típusát befolyásolhatja a festésnél használt anyag. Szeretnénk figyelmeztetni, hogy a lehető legmagasabb UV-védelem ellenére a színek megváltoztathatják árnyalatukat vagy fakulhatnak. Ezért ne tárolja KELLYS kerékpárját olyan helyen, ahol közvetlen napsugárzásnak van kitéve és ezáltal megnövekedett UV sugárzásnak is. Ez meghosszabbítja az UV-védelem élettartamát és a szín hosszabb ideig tart. A színtelítettség változása és a lehetséges fakulás nem minősül termékhibának.

Az alkatrész csere esetén csak eredeti alkatrészt használjon.

Kellemes utat kíván Önnek

a KELLYS

JÓTÁLLÁSI FELTÉTELEK

JÓTÁLLÁSRA KÖTELEZETT AZ ELADÓSZERVI

Elvesztett jótállási jegyet csak az eladás napjának hitelérdelemző igazolása - dátummal és bélyegzővel ellátott számla, eladási jegyzék- esetén pótolunk! **A vásárló jótállási igényét a jótállási jeggyel és a kerékpár eladásakor kapott fizetési bizonylat egyidejű bemutatásával érvényesítheti. A vásárlói kifogást csak a kerékpár eladásakor adott fizetési bizonylat bemutatását követően vizsgáljuk.**

A jótállás szempontjából a kerékpár jelentős része: a váz villával szerelve.

A jótállásra kötelezett a kerékpárra a vásárlás időpontjától számítva 24 hónap jótállást vállal a 151/2003 (IX. 22.) sz. korm. rendelet alapján.

A nem megfelelő kezelés elkerülésére kezelési és használati útmutatót mellékelünk a termékhez.

Kérjük, hogy az abban foglaltakat tartsa be, mert a használati útmutatótól eltérő használat, kezelés miatt bekövetkezett hibára jótállást nem vállalunk, ennek javítási költsége a jótállási időn belül is Önt terheli.

AZ Eladótól követelje meg a vásárláskor a jótállási jegy megfelelő kitöltését. Egyúttal ellenőrizze, hogy a kerékpár gyártási száma megegyezik-e a jótállási jegyen jól olvashatóan feltüntetett számmal. A szabálytalanul kiállított jótállási jegy alapján érvényesített igények teljesítése a Kereskedőt terheli.

A jótállási jegyen történt bármilyen javítás, törlés, vagy átírás, valótlan adatok bejegyzése, a jótállási jegy érvénytelenségét vonja maga után.

MEGSZÜNİK A JÓTÁLLÁS:

- ha a kötelező átvizsgálásokat, nem a kijelölt szakműhelyek valamelyikében végeztette el,
- ha a meghibásodást rendeltetéstől eltérő használat, ütközés, baleset, túlterhelés okozta,
- ha nem tartja be a kezelési útmutató előírásait, nem megfelelő kenőanyagot használ,
- ha a kerékpárt szakszerűtlenül, vagy illetéktelenek javították,
- ha a kerékpárral versenyen vesznek részt,
- ha a meghibásodást szakszerűtlen tárolás, elemi kár okozta,
- ha a termék gyártási száma nem egyezik meg a jótállási jegyen lévő számmal,
- ha a kerékpárt kölcsönzik, azt rendszeresen oktatás céljára használják,
- ha a meghibásodást a karbantartás elmulasztása, vagy nem megfelelő ápoló anyag használata okozta



Nem vállalunk jótállást a természetes elhasználódás miatti kopásokra, valamint a kerékpár azon káraitra amelyeket külső mechanikai és vegyi hatások okoztak (köfelveredés, gumidefekt, savas eső, egyéb légköri szennyeződés, állati és növényi anyagok stb.).

A FIGYELMEZTETÉS

Rugóstagok csúszószárai és tömitései normál elhasználásával a vásárlástól számított 90 nap után. Mechanikus károsodással – használatból adódó elhasználódással (pl. lánc, fogaskoszorú, markolatok, fényezés elhasználódása vagy kopása).

Köfelveredés, gumidefekt, savas eső, egyéb légköri szennyeződés, állati és növényi anyagok stb.

A jótállásra kötelezettek kell bizonyítani, hogy a hiba oka a termék Vásárlónak való átadása után keletkezett.

HIBÁS TERMÉK ESETÉN A VÁSÁRLÓ VÁLASZTÁSA SZERINT:

- díjmentes kijavítást, vagy megfelelő árleszállítást kérhet,
- ha a Vásárló kijavítást kér, a javítást a hiba bejelentésétől számított 15 n a p o n belül - kölcsönkészülék biztosítása esetén 30 n a p o n belül - a Vásárló érdekséremlé nélkül úgy kell elvégezni, hogy a javítás folytán a termék értéke és használhatósága az azonos ideig rendeltetészerűen használt hibátlan termékhez képest nem csökken.

Javítás esetén a kerékpárba új alkatrészt kell beépíteni.

- ha a javítás a hibabejelentést követő 15, illetve 30 n a p o n belül nem készült el, vagy a kerékpár nem javítható, a kerékpár azonos típusú új termékre történő kicserélését kérheti.
- ha a cserére nincs lehetőség, vagy a Vevőnek a cseréhez fűződő érdeke megszűnt, a szerződéstől elállhat (a kerékpár visszavásárlását kérheti).
- ha a jótállásra kötelezett a termék kijavítását a fent meghatározott (15, illetve 30 nap) időn belül nem vállalja, vagy nem végzi el, a Vevő a hibát a kötelezett költségére maga kijavíthatja.

A kerékpár kicserélését kérheti a Vevő akkor is:

- ha a termék a vásárlástól számított 3 n a p o n belül - a termékbe épített biztosítékok, biztonsági elemek hibáját kivéve meghibásodott, a Vásárló kívánságára az azonos típusú új termékre cseréli ki az értékesítő kereskedelmi egysége. Ha a cserére nincs lehetőség, a Vásárló választása szerint a termék visszaszolgáltatásával egyidejűleg a vételárat visszafizetik, vagy a vételárkülömbözöt elszámolása mellett azonos gyártmányú de más típusú terméket adnak ki részére.
- a 3napos határidőbe nem számít bele az az időtartam, amely alatt az eladó szerv bármely okból nem tartott nyitva. A terméknek, vagy jelentős részének kicserélése esetén a jótállás időtartama a kicserélt termék (annak kicserélt jelentős része) tekintetében újra kezdődik.

A JÓTÁLLÁS KERETEN BELÜLI JAVÍTÁS

A VÁSÁRLÓ KÖTELES A MEGHIBÁSODÁS ÉSZLELÉSÉT KÖVETŐEN HALADÉKTALANUL BEJELENTÉST TENNI VALAMELY KIJELÖLT SZAKSZERVIZBEN.

Jótállási javításnál a szerviz a jármű és a jótállási jegy átvételét elismervénnyel igazolja!

A jótállás időtartamán belül garanciális javítási munkákat csak a kije10lt és e jótállási jegyben feltüntetett szerviz(ek) valamelyike végezheti az érvényes jótállási jegy alapján a szükséges javítási szelvény bevonása ellenében.

A GARANCIÁLIS ÉS A SZAVATOSSÁGI IDŐBEN A SZERVIZLAPOKON ELŐÍRT ÁTVIZSGÁLÁSOK DIJKÖTELESEK, AMIT A VÁSÁRLÓNAK KELL KIFIZETNIE.

Amennyiben a javítást a kije10lt szakműhely nem végzi el, vagy a javítást nem is vállalják, úgy járművöd költségünkre máshol is megjavíthatja.

A javítás megfelelő számlával történő igazolása természetesen szükséges. Ha a meghibásodás jellege tekintetében vita keletkezne, úgy a hatályos jogszabályban feljogosított minőségvizsgáló szerv(ek) (Fogyasztóvédelmi Főfelügyelőség) szakvéleményét beszerezze.

A vitát eldöntő vizsgálat és a szakvélemény díjköteles.

Amennyiben a forgalombahozott árú az előírt követelményeknek nem felel meg, **a vizsgálat költsége a jótállásra kötelezettet terheli.** Ha a vásárló igényét határidőn túl jelentette be, továbbá, ha a hiba oka az átadás után keletkezett (pld. rendeltetésellenes használat, helytelen kezelés vagy tárolás, elemi kár, erőszakos külső behatás) **a vizsgálat költsége a vásárlót terheli.**

A minőségvizsgálat varható költségeiről közzétett díjtételek alapján a vásárlót előzetesen tájékoztatjuk. A vizsgálati díj megállapításának és befizetésének módját a vizsgálatot végző szerv(ek) az IKM hivatalos lapjában közlik.

Amennyiben a Vásárló kérésére, a jótállásra kötelezett a szakvéleményt nem szerzi be, úgy a Vásárló közvetlenül is fordulhat a minőségvizsgáló szervhez, megfelelő dokumentumokkal alátámasztva (pl. a Vásárlókönyvbe történő bejegyzés, jegyzőkönyv, stb.) eljárásának indokoltságát.

További vita esetén az illetékes bírósághoz fordulhat.

A közöttünk felmerült egyéb vita esetén - pl. ha a jótállási jegyre irt valamely kötelezettségünket nem teljesítenénk (javítás, cseré, stb.) - ugyancsak a bírósághoz fordulhat. A jótállási jegy javítási szelvényeket tartalmaz.

Minden jótállás keretén belüli javítás esetén ellenőrizze a javítási szelvények megfelelő kitételését. A termékre a szavatossági kötelezettség a Ptk. 308. § /2/ bekezdése szerint a vételtől számított 3 évig áll fenn.



MEGHOSSZABBÍTOTT VÁZGARANCIA

A KELLYS BICYCLES s.r.o. a kerékpárvázra a vásárlástól kezdődő 24 hónapos törvényben adott garancián túl következő 36 hónapban garanciát nyújt a garanciafüzetben feltüntetett első tulajdonos részére, maximálisan 60 hónapig a kerékpár vásárlás napjától (továbbá meghosszabbított garancia) a köv. feltételek szerint:

- Az első tulajdonos fizikai személy mely saját rekreációs használatra megvásárolta a kerékpárt (nem a vállalkozásra vagy üzleti célra, vagy versenyeken történő használatra) és saját rekreációs célokra használja, ez a meghosszabbított garancia harmadik személyre nem ruházható át – amennyiben a kerékpár első tulajdonosa a kerékpár tulajdonjogát átruhazza más személyre, a meghosszabbított garancia megszűnik,
- a kerékpár regisztrálva lesz a KELLYS BICYCLES rendszerében a www.kellysbike.com oldalon a vásárlástól való 60 napon belül. Az adatok megegyeznek a garancialevélen feltüntetett adatokkal,
- az első tulajdonos a garancia érvényesítésénél felmutatja a kitöltött eredeti garancialevelet és a vásárlást igazoló eredeti dokumentumot,
- a kerékpár a garancia és az meghosszabbított garancia egész futama alatt rendszeresen átvizsgálásra kerül a szakszervízben és ezeket a vizsgákat a garanciaszervíz a garanciafüzetben jelzi, az első garanciális vizsga 100km megtétele után kötelező. Azokat a kerékpár alkatrészeket, melyeket a kerékpár használata alatt cserélni szükséges a vásárló köteles kifizetni (az első tulajdonos)
- a reklamált kerékpár változatlan színkivitelben legyen, a vázat nem szabad külön (szétszerelten) reklamálni, A kerékpár alkatrészei, amennyiben a kerékpár használata közben cserélve vannak, csak az eredetivel megegyezők lehetnek.
- a meghosszabbított garancia tárgya csak a váz konstrukciója, nem a fényezése
- A kerékpár alkatrészeit, melyeket a cserélt váz más méretei miatt szükséges cserélni, ugyanúgy az ezzel kapcsolatos munkadíjat a vásárlót terheli (az első tulajdonost)
- A meghosszabbított garancia nem vonatkozik a karbon vázakra, az összeszeszköpos vázaknál a meghosszabbított garancia nem vonatkozik a hátsó rugóstagra, sem a váz bármely mozgó alkatrészeire (csapágók, csapok).

A meghosszabbított kerékpár vázgarancia kizárólagos jogi feltétele a fent említett feltételek maradéktalanul teljesítése. Amennyiben a meghosszabbított garancia bármelyik feltétele egészben vagy részben nem teljesült, a meghosszabbított garancia nem érvényesíthető.

A gyártó garantálja hogy a meghosszabbított garancia futamideje alatt saját költségére kicseréli a kerékpár vázat, amelynél a meghibásodást anyag vagy gyártási hiba okozta. A gyártó

kifejezetten kijelenti hogy a meghosszabbított garancia futamideje alatt a vásárló – a fent említett első tulajdonos - semmi másra csak a kerékpárváz cseréjére jogosult, a garanciafüzetben a "Meghosszabbított garancia" fejezete alatt leírt feltételek szerint, és a gyártó semmilyen más jogokat nem biztosít.

A reklamált váz korlátozott elérhetősége miatt a váz szállítása meghaladhatja a 30 napot, egyúttal a gyártó kötelezi magát hogy ezt az időt a lehetősége szerint minimálisra csökkenti. A gyártó fenntartja magának azt a lehetőséget hogy az aktuális gyártásból való, hasonló műszaki tulajdonságokkal rendelkező vázat szállítja, de nem ugyanolyan színkivitelben.

A meghosszabbított garancia kapcsolattartója a kerékpár eladója – az eladó jogosult a reklamációt megbírálni és eldönteni a reklamáció jogosultságát és ügymenetét.

Ez a standard feletti meghosszabbított garancia a KELLYS BICYCLES s.r.o. társaság önkéntes ajánlata és nem vonatkoznak rá a Ptk., sem más jogi rendeletek, és kizárólagosan csak a a garanciafüzetben a "Meghosszabbított garancia" fejezete alatt leírt feltételek szerint érvényesíthetőek.

A meghosszabbított garanciából érvényesíthető jogok megszűnnek, amennyiben a meghatározott meghosszabbított garancia időben nem érvényesül.



MODEL NAME
MODELBEZEICHNUNG
VZOR
TYP
TÍPUS
NOME MODELLO
NOM DU MODELE

PRICE
PREIS
CENA
ÁR
PREZZO
PRIX

DATE OF PURCHASE
VERKAUFSDATUM
DATUM PRODEJE
DATUM SPRZEDAŽY
DÁTUM PREDAJA
ELADÁS KELTE
DATA DI ACQUISTO
DATE DE L'ACHAT

SERIAL No.
SERIENNUMMER
VÝROBNÍ ČÍSLO
NUMER FABRYCZNY
VÝROBNÉ ČÍSLO
GYÁRTÁSI SZÁM
N. DI MATRICOLA
N° DE SÉRIE

DEALER'S STAMP / SIGNATURE
HÄNDLERSTEMPEL / UNTERSCHRIFT
RAZÍTKO PRODEJNY / PODPIS PRODÁVAJÍCÍHO
PIECZĄTKA I PODPIS SPRZEDAJĄCEGO
PEČIATKA PREDAJNE / PODPIS PREDÁVAJÚCEHO
ELADÓ SZERV BÉLYEGZŐJE / ALÁÍRÁS
TIMBRO/FIRMA DEL RIVENDITORE
SIGNATURE / TAMPON DU REVENDEUR



OWNER (NAME, ADDRESS)
BESITZER (NAME, ADRESSE)
MAJITEL (JMÉNO, PŘÍJMENÍ, BYDLIŠTE)
WŁAŚCICIEL (NAZWYSKO I IMIĘ, ADRES ZAMIESZKANIA)
MAJITEL (MENO, PRIEZVISKO, ADRESA)
TULAJDONOS (NÉV, UTÓNÉV, LAKHELY)
PROPRIETARIO (NOME, INDIRIZZO)
PROPRIÉTAIRE (NOM, ADRESSE)

1

Warranty Checks
Garantiekontrolle
Garanční prohlídka
Przegląd gwarancyjny
Garančná prehliadka
Garanciális vizsga
Controlli di garanzia
Contrôles de garantie

Summary of performed actions / Kurze Beschreibung der ausgeführten Leistungen / stručný popis prováděných úkonů / krótki opis wykonanych czynności (w tym wymiany osprzętu) / stručný popis prevádzaných úkonov / műveletek rövid leírása / Riepilogo delle operazioni eseguite / Résumé des opérations effectuées

Date / Datum / datum / data / dátum / dátum / data / date

Seal and signature / Stempel und Unterschrift / razítko a podpis / pieczęćka i podpis / pečiatka a podpis / bélyegző, aláírás / Timbro e firma / Tampon et signature

2

Warranty Checks
Garantiekontrolle
Garanční prohlídka
Przegląd gwarancyjny
Garančná prehliadka
Garanciális vizsga
Controlli di garanzia
Contrôles de garantie

Summary of performed actions / Kurze Beschreibung der ausgeführten Leistungen / stručný popis prováděných úkonů / krótki opis wykonanych czynności (w tym wymiany osprzętu) / stručný popis prevádzaných úkonov / műveletek rövid leírása / Riepilogo delle operazioni eseguite / Résumé des opérations effectuées

Date / Datum / datum / data / dátum / dátum / data / date

Seal and signature / Stempel und Unterschrift / razítka a podpis / pieczętka i podpis / pečiatka a podpis / bélyegző, aláírás / Timbro e firma / Tampon et signature

3

Warranty Checks
Garantiekontrolle
Garanční prohlídka
Przegląd gwarancyjny
Garančná prehliadka
Garanciális vizsga
Controlli di garanzia
Contrôles de garantie

Summary of performed actions / Kurze Beschreibung der ausgeführten Leistungen / stručný popis prováděných úkonů / krótki opis wykonanych czynności (w tym wymiany osprzętu) / stručný popis prevádzaných úkonov / műveletek rövid leírása / Riepilogo delle operazioni eseguite / Résumé des opérations effectuées

Date / Datum / datum / data / dátum / dátum / data / date

Seal and signature / Stempel und Unterschrift / razítka a podpis / pieczętka i podpis / pečiatka a podpis / bélyegző, aláírás / Timbro e firma / Tampon et signature

4

Warranty Checks
Garantiekontrolle
Garanční prohlídka
Przegląd gwarancyjny
Garančná prehliadka
Garanciális vizsga
Controlli di garanzia
Contrôles de garantie

Summary of performed actions / Kurze Beschreibung der ausgeführten Leistungen / stručný popis prováděných úkonů / krótki opis wykonanych czynności (w tym wymiany osprzętu) / stručný popis prevádzaných úkonov / műveletek rövid leírása / Riepilogo delle operazioni eseguite / Résumé des opérations effectuées

Date / Datum / datum / data / dátum / dátum / data / date

Seal and signature / Stempel und Unterschrift / razítka a podpis / pieczęćka i podpis / pečiatka a podpis / bélyegző, aláírás / Timbro e firma / Tampon et signature

5

Warranty Checks
Garantiekontrolle
Garanční prohlídka
Przegląd gwarancyjny
Garančná prehliadka
Garanciális vizsga
Controlli di garanzia
Contrôles de garantie

Summary of performed actions / Kurze Beschreibung der ausgeführten Leistungen / stručný popis prováděných úkonů / krótki opis wykonanych czynności (w tym wymiany osprzętu) / stručný popis prevádzaných úkonov / műveletek rövid leírása / Riepilogo delle operazioni eseguite / Résumé des opérations effectuées

Date / Datum / datum / data / dátum / dátum / data / date

Seal and signature / Stempel und Unterschrift / razítka a podpis / pieczęćka i podpis / pečiatka a podpis / bélyegző, aláírás / Timbro e firma / Tampon et signature

Vertrieb DE:

KELLYS BICYCLES DEUTSCHLAND,
Am Waldberg 15, 12683 Berlin

Distributor v ČR:

KELLYS BICYCLES CZECH REPUBLIC s.r.o.,
Havlíčkova 426, 753 01 Hranice

Dystrybutor w PL:

KELLYS Sp. z o.o.,
Młyńska 11, 55-200 Olawa

Distribútor v SR:

KELLYS BICYCLES s.r.o.,
Slniečná cesta 374, 922 01 Veľké Orvište

Ver.: 20190122



**RIDE
YOUR
LIFE**

OWNER'S MANUAL



© KELLYS BICYCLES
All rights reserved. KELLYS and KELLYS BICYCLES
are protected trademarks of Kellys group.

kellysbike.com
kellys@kellysbike.com

